This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

044 103 175 212

HARVARD LAW LIBRARY

Received JAN 23 1919

France

ÉTUDES PRATIQUES DE DROIT MARITIME

Deuxième Série

TRAITÉ
THÉORIQUE ET PRATIQUE
DE
L'ABORDAGE MARITIME

PAR

LOUIS THIÉBAUT

DOCTEUR EN DROIT

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS

PARIS

LIBRAIRIE DE LA SOCIÉTÉ DU RECUEIL Gal DES LOIS ET DES ARRÊTS

FONDÉ PAR J.-B. SIREY, ET DU JOURNAL DU PALAIS

Ancienne Maison L. LAROSE et FORCEL

22, rue Soufflot, 5e arrond.

L. LAROSE, Directeur de la Librairie

1903

TRAITÉ

THÉORIQUE ET PRATIQUE

DE

L'ABORDAGE MARITIME

une route identique comme aujourd'hui, tant à cause de l'absence d'instruments d'une précision absolue que par cette raison que les routes étaient moins bien tracées qu'aujourd'hui par les phares, sondages et par les travaux hydrographiques. Et c'est ainsi que les abordages n'avaient guère lieu que dans les ports, fleuves et rivières, par suite des manœuvres au départ ou à l'arrivée.

L'abordage entraînait alors pour le navire abordé une avarie beaucoup moins importante, beaucoup moins redoutable que pour le navire en fer, les navires en bois étaient généralement d'un tonnage très inférieur.

Quand un navire en fer est victime d'un abordage un peu violent, il est généralement perdu sans retour. C'est que ces navires sont construits avec des plaques de tôles qui se déchirent sous l'effort du navire abordeur et forment au flanc du navire abordé et parfois aussi du navire abordeur, de larges plaies par lesquelles l'eau s'engouffre violemment sans qu'il puisse y être porté remède. Il en est tout différemment pour les navires en bois; le bordage de ces navires offre une souplesse spéciale qui rend la blessure beaucoup moins dangereuse, la voie d'eau est plus facile à aveugler et à moins que le navire en bois n'ait été abordé à angle droit par un navire en fer lancé à toute vitesse, il est rare que le navire abordé soit irrémissiblement perdu.

L'abordage était donc autrefois beaucoup moins redouté et beaucoup moins redoutable, et c'est ce qui explique ce passage de Valin prévoyant l'hypothèse d'une collision entre un navire marchand et un navire de l'État, où il est dit : « Il n'y a pas d'apparence que le capitaine d'un navire

« marchand ne fasse pas tout ce qui dépendra de lui pour « éviter l'abordage d'un vaisseau du roi, puisque tout l'y « invite : l'intérêt de son armateur, le sort de son voyage « et plus encore, la crainte d'être puni sévèrement s'il « était reconnu que l'abordage procédât de sa faute. » Ainsi donc, ce que le capitaine redoutait dans l'abordage, c'était d'être puni sévèrement; il ne semblait redouter que vaguement et comme une chose invraisemblable d'être englouti par les flots.

Les temps sont changés!

Et voilà pourquoi l'ordonnance de 1681 ne contient que deux articles relatifs aux abordages, et encore faut-il observer que ces deux articles se trouvent au titre *des avaries*, ce qui prouve bien que l'abordage ne faisait généralement prévoir que la possibilité de dommages réparables ou d'avaries et non la possibilité de la destruction complète du navire abordé.

La situation de la marine était à peu près la même en 1807 et c'est aussi pour cela que le Code ne contient qu'un seul article ayant trait directement aux responsabilités qui naissent de l'abordage. Cette réglementation est aujourd'hui manifestement insuffisante. Les rédacteurs du projet de modification du Code de commerce élaboré en 1865, l'avaient bien compris et ils avaient modifié l'article 407 auquel ils avaient substitué huit articles (420 à 428). Nous estimons qu'il n'y a pas lieu de nous y arrêter quant à présent, du moment que ce projet de loi n'a pas été promulgué.

Il peut cependant être intéressant de constater que les nouveaux Codes étrangers ont tous réglementé la matière. On peut consulter sur ce point le Code de commerce alle-

mand, livre V, art. 736 à 741, le livre II du Code de commerce belge (loi du 22 août 1879), art. 228 à 231 ; et le livre II du Code de commerce italien de 1882 (art. 660 à 665). En Angleterre les questions maritimes sont presque exclusivement réglementées par d'anciennes coutumes : il existe bien une loi sur la marine marchande qui date de 1854; mais cette loi a subi de nombreuses modifications; enfin, aux États-Unis, le droit maritime repose en grande partie sur les coutumes anglaises.

GÉNÉRALITÉS

Le 25 octobre 1862 parut en France un décret édictant un règlement, lequel avait pour but d'éviter les abordages. Les règles adoptées le furent d'accord entre la France et la Grande-Bretagne et les navires des deux nationalités y furent soumis.

Le 4 novembre 1879, des modifications étaient apportées au décret précédent, par un nouveau décret, promulgué à la date ci-dessus ; bien qu'il ne soit intervenu aucune convention internationale proprement dite pour l'application du décret du 4 novembre 1879, il fut cependant accepté par les nations suivantes : Autriche-Hongrie, Belgique, Chili, Danemark, France, Allemagne, Grande-Bretagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Russie, Espagne, Suède, États-Unis.

Le règlement laissait encore à désirer, particulièrement en ce qui concernait les prescriptions relatives à l'éclairage des bateaux de pêche et des bateaax non pontés. Il subit certaines modifications et fut remplacé par un règlement qui a fait l'objet du décret du 1er septembre 1884.

Le règlement obligeait toutes les nations qui l'avaient acceptée, sans qu'il y ait lieu de tenir compte des eaux dans lesquelles se trouvaient les bâtiments qui y étaient soumis,

quel que soit le tribunal devant lequel un litige pouvait être porté, du moment qu'il relevait d'un des États ayant adhéré au règlement. Ce règlement enfin a été remplacé par celui qui est actuellement en vigueur et qui porte la date du 21 février 1897.

L'ordonnance de 1681 s'exprimait ainsi, relativement à la responsabilité en matière d'abordage :

« Article 10. — Le dommage sera payé également par « ceux qui l'auront fait et souffert, soit en route, en rade « ou au port ».

« Article 11. — Si toutefois l'abordage a été fait par la « faute de l'un des maîtres, le dommage sera réparé par « celui qui l'a causé ».

Nous verrons que le Code de 1807 a créé une troisième sorte d'abordage, l'abordage douteux; dans le cas où l'on se trouve en présence d'un abordage de cette nature, le Code a décidé que le dommage sera réparé à frais communs. Mais l'abordage fortuit reste la règle, et les deux autres sont les exceptions.

L'abordage fautif seul nous laisse en présence des règles du droit commun ; c'est-à-dire que dans ce cas, celui-là qui prétend qu'il y a faute de la part de l'adversaire, devra prouver cette faute.

En ces matières, la première question qui se présente à l'esprit est celle-ci : un abordage ayant eu lieu, qui supportera les dommages causés par cet abordage? Il semble que la question soit fort simple et que le Code doive donner en quelques articles les règles qui permettent d'indiquer qui paiera les dommages-intérêts aux propriétaires de navires, aux propriétaires des cargaisons, aux représentants

des passagers et des gens de l'équipage qui ont trouvé la mort dans le sinistre.

Nous avons déjà vu qu'il n'en était rien. Et toute la responsabilité de la décision à prendre est laissée à la sagacité du juge. Le grand Colbert, l'instigateur, le rédacteur peut-être de l'ordonnance de 1681, l'avait compris ainsi. Et comme à son époque, un abordage n'avait pour ainsi dire jamais pour conséquences que des avaries souvent même de minime importance, il n'avait consacré à la question des abordages que les deux articles cités plus haut.

Quant aux réparations des pertes en marchandises et en hommes, on n'en parle pas..., parce que ce genre de perte paraît invraisemblable.

Nous n'avons rien à dire de l'article 11 qui n'est que l'application du droit commun. Il n'en est pas de même de l'article 10; celui-ci est absolument contraire aux principes généraux du droit, et en outre, il est manifestement contraire aux principes spéciaux du droit maritime.

Dans la même ordonnance, au même titre des avaries, nous lisons en effet :

« Article 3. — Les avaries simples seront supportées par « la chose qui aura souffert le dommage. » C'est là l'application de ce vieux principe qui veut que : « *res perit domino.* »

Il résultait de cette législation que le capitaine le plus innocent, le plus habile et même le plus diligent pouvait, alors même qu'il prouvait qu'il avait été victime des éléments ou d'un cas de force majeure auquel il lui avait été impossible de résister, être obligé de supporter la moitié des avaries subies par le navire qui n'était pas le sien. Comme compensation, il est vrai que ledit navire était

appelé éventuellement à supporter la moitié de ses avaries.

Ce qui avait inspiré cette règle au législateur, c'est la difficulté où se trouve le juge quand le cas lui est soumis, d'apprécier les circonstances de fait et de se rendre compte du point de savoir s'il n'eût pas été possible au capitaine abordeur, d'éviter l'abordage à l'aide de manœuvres opportunes ou plus habiles. Valin ne trouve rien de plus juste que cette contribution par moitié. Les capitaines des navires les plus faibles étaient ainsi rendus attentifs à éviter tout abordage, dans la crainte d'avoir à supporter la moitié des dommages qu'ils en pourraient recevoir. D'autre part, si on avait laissé pour le compte de chacun le dommage souffert par lui, les capitaines des gros navires n'auraient pas vu grand inconvénient à heurter les bâtiments d'un beaucoup plus petit tonnage. Ainsi aujourd'hui, malheureusement trop souvent, les navires à marche rapide, coupent les barques de pêche et s'enfuient sans prendre nul souci des naufragés. Le fait est journalier sur les bancs de Terre-Neuve. Le meilleur moyen de s'assurer l'impunité est de ne sauver personne ! De cette façon, l'Océan cache à jamais dans son sein le secret du sinistre, dont la cause reste inconnue.

Quand les rédacteurs du Code de 1807 se trouvèrent amenés à traiter de la question des abordages, leur premier mouvement fut de se rendre compte de ce qui avait été édicté par l'ordonnance. Bien qu'à leur époque, l'état de la marine n'ait, pour ainsi dire, pas été modifié, bien qu'ils se rendissent parfaitement compte des sentiments qui avaient guidé le législateur et qui les inspiraient dans leurs travaux, ils reculèrent devant une violation si flagrante des principes : ils voulurent se dégager, quitter

la voie tracée par leur prédécesseur, nous allons voir qu'ils n'y ont pas complètement réussi.

C'est qu'il est extrêmement difficile de juger une question d'abordage, aujourd'hui surtout que presque toujours les abordages ont lieu en pleine mer. Il va sans dire que les rapports des deux capitaines sont contradictoires. Il n'y a pas de témoins étrangers aux parties. Tous, de part et d'autre, sont à la solde de l'un des capitaines. S'il y a des pilotes à bord, vous pouvez être bien certain que leurs rapports diront exactement le contraire l'un de l'autre. Et toutes ces difficultés sont encore augmentées pour le juge par la nécessité où il se trouve d'apprécier les questions techniques qui lui sont soumises.

C'est sous l'impression de toutes ces difficultés que l'article 407 a été rédigé, il prévoit trois cas :

1° Si l'événement a été fortuit, le dommage est supporté sans répétition par celui des deux navires qui l'a éprouvé.

2° Si l'abordage a été fautif, le dommage est payé par celui qui l'a causé.

3° S'il y a doute dans les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'ont fait et souffert.

Il apparaît que le législateur aurait édicté cette dernière disposition dans le but de venir en aide au juge; on a été jusqu'à dire que, en admettant le *cas de doute*, on remédiait à l'incompétence du juge, on venait même en aide à sa paresse. On nous paraît oublier que la paresse n'est pas permise au juge.

Un des articles fondamentaux de nos Codes, l'article 4 du Code civil, ordonne que le juge qui refusera de juger

sous prétexte du silence, de l'obscurité ou de l'insuffisance de la loi, pourra être poursuivi comme coupable de déni de justice. Il n'y avait donc pas à craindre que le juge se refusât à juger, et au cas où il se serait trouvé embarrassé par les circonstances de fait, par les difficultés de l'information, il lui était loisible de renvoyer les parties dos à dos et de laisser chaque navire supporter ses dommages.

Encore une fois, cette législation s'explique par cette raison que le rédacteur de l'ordonnance aussi bien que le rédacteur de l'article 407, n'ont envisagé ces abordages qu'au point de vue des avaries de très minime importance qui étaient faites aux siècles derniers, aux navires à voile et en bois, et qu'ils n'ont pas prévu la possibilité de catastrophes semblables à celles auxquelles nous assistons chaque jour.

Et la preuve en est qu'ils ont été jusqu'à prévoir que l'estimation des dommages serait faite par experts, ce qui établit péremptoirement que le législateur ne pensait qu'aux avaries partielles qui pouvaient survenir.

Et la preuve en est encore en ceci que le législateur ne prévoit ni les accidents et blessures dont peuvent être victimes les passagers ou les matelots en cas d'abordage, ni le cas des cargaisons détériorées ou englouties, ni la procédure à suivre, ni la faculté d'arrêter l'abordeur pendant le litige.

Rien non plus au sujet de la compétence et des navires étrangers, rien au sujet des pilotes, rien pour déterminer la responsabilité personnelle des capitaines, rien du cas où les deux capitaines sont en faute. Il faut avouer que c'est là une législation devenue aujourd'hui bien insuffisante.

Nous verrons par la suite comment la jurisprudence a, jusqu'à ce jour, suppléé autant que possible aux lacunes laissées par les textes.

C'est évidemment aussi l'absence des textes, aussi bien que les progrès croissants de la navigation, qui ont déterminé les puissances à faire des règlements internationaux, destinés à éviter dans la mesure du possible les collisions.

Le règlement actuellement en vigueur, date du 21 février 1897. A la suite d'une entente entre les principales nations maritimes, ce règlement a été adopté d'une manière générale et il a été décidé que les capitaines de tous les pays devraient s'y conformer. Celui d'entre eux qui ne s'y est pas conformé est, de plein droit, présumé en faute ; sans que d'ailleurs cette présomption, utile pour faire sortir les tribunaux de difficulté, soit absolue. Elle peut être combattue par la preuve contraire.

LIVRE PREMIER

ÉTUDE DU RÈGLEMENT INTERNATIONAL DU 21 FÉVRIER 1897.

CHAPITRE PREMIER

ABORDAGE EN GÉNÉRAL. — ABORDAGE MARITIME. ABORDAGE FLUVIAL.

---

§ 1. **Définition de l'abordage.** — L'abordage ne pouvant avoir lieu, au point de vue où nous nous plaçons dans cet ouvrage, qu'entre navires proprement dits, il convient d'abord de définir ce qu'on entend par un navire.

« Le navire est un ensemble de charpentes en bois ou en « fer, destiné à voguer sur la mer et formant avec ses « accessoires un tout indivisible. »

Quant le législateur a placé en tête du titre premier du livre deuxième du Code de commerce cette rubrique : *Des navires et autres bâtiments de mer*, il a voulu indiquer d'une manière positive qu'il entendait ne traiter sous ce titre et même dans le livre deuxième que des bâtiments de mer

et non des bâtiments de rivière, plus spécialement désignés sous le nom de bateaux.

En résumé, on désigne par la dénomination de *navire* tous les bâtiments de mer, tels que steamers, trois-mâts, bricks, goëlettes, etc., quels que soient d'ailleurs leur forme, leur gréement ou leur tonnage.

L'abordage est la collision entre deux ou plusieurs navires. Il n'y a pas abordage quand il y a eu choc, non entre deux navires, mais entre un navire et un corps quelconque. Par exemple : ne constitue pas un abordage le choc par un navire d'une jetée, d'un ponton, alors même que cet accident aurait été causé pour éviter la rencontre d'un autre bâtiment. Ne constitue pas non plus un abordage le choc par un navire d'un autre navire réduit à l'état de débris ou d'épave ; l'épave ne navigue pas et n'est pas capable de naviguer, on ne peut donc la considérer comme un navire ; pour qu'il y ait abordage, il faut qu'il y ait choc, sinon entre des navires se trouvant dans des conditions de navigabilité, du moins entre des navires existants comme navires flottants.

Il n'y a pas non plus abordage, faute de choc matériel lorsqu'un navire chavire par suite du mouvement imprimé aux eaux par le passage d'un vapeur.

Mais si l'abordage d'un navire remorqueur fait rompre l'amarre qui reliait celui-ci au navire remorqué et que par suite de cette rupture, il en résulte un dommage pour le navire remorqué, ce dommage devra également être considéré comme causé par l'abordage, car c'est alors le choc initial qui d'une manière indivisible a entraîné tout le dommage. Il en serait autrement, si c'était volontairement qu'à la suite de l'abordage le remorqueur avait coupé la remorque, les dommages qui en résulteraient pour le navire

remorqué ne pourraient alors être considérés comme causés par un abordage.

On admet généralement que le choc d'un navire contre les amarres d'un autre navire constitue un abordage, car les amarres forment, avec un navire, un tout inséparable.

Au cas où les dommages causés à un navire ne proviennent pas d'un abordage proprement dit, on doit appliquer pour la réparation de ces dommages, non les règles du Code de commerce relatives à l'abordage qui dérogent au droit commun, mais les principes généraux du droit.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : le choc d'une estacade, par un navire qui reculait pour en éviter un autre, ne peut être considéré comme un abordage, que les dommages survenus afin d'éviter un abordage ne peuvent être assimilés à ceux causés par un abordage (Douai, 13 mai 1859, Rolf c. Dupuis, *Jurisprud. de la Cour de Douai*, 1859, p. 152).

Qu'il n'y a pas d'abordage lorsqu'un navire se heurte contre un ouvrage à demeure qui n'est point destiné à la navigation, par exemple : contre un ponton servant de débarcadère, ce ponton fût-il établi sur la coque d'un ancien navire (Cour de Bordeaux, 13 décembre 1860, Chemins de fer d'Orléans, c. Laroque, Journal de Marseille, année 1861, 2e partie, p. 112).

Qu'il y a abordage toutes les fois qu'il y a choc de deux bâtiments propres à la navigation sans qu'il y ait à distinguer, si ce choc s'est produit à un moment où l'un de ces deux bâtiments détournés temporairement de sa destination habituelle, formait provisoirement corps mort et servait de limite dans des courses nautiques (Cour d'appel de Caen, 3 mars 1885, Luce c. Lerolland, bateaux, *le Redoutable* et *les Deux Sœurs*. R. D. M., t. II, p. 261).

Que ne constitue pas un abordage, le choc de l'hélice d'un navire à vapeur contre un corps flottant (Trib. de comm. de Nantes, 18 juillet 1885, Flornoy et fils c. Cie l'Italia, navire *Patrie*, R. D. M., II, p. 40),

Que le dommage causé à un ponton par l'entrepreneur qui l'a

loué et qui l'emploie au sauvetage d'une ancre et d'une chaîne, ne saurait être assimilé aux avaries causées par un abordage (Trib. de comm. de Marseille, 7 novembre 1878, Ottonnelli c. Pittorino, Recueil de Marseille, 1879. 1. 23).

Que l'abordage est le résultat du choc de deux bâtiments naviguant ou susceptibles de naviguer: qu'un bateau à laver ne saurait être considéré comme un bâtiment susceptible de naviguer; que l'on ne peut en conséquence appliquer les règles de l'abordage au choc d'un bâtiment contre un bateau à laver; que les avaries qui ont été faites à ce bateau doivent être réparées suivant les règles du droit commun sans tenir compte des prescriptions de l'article 436 du Code de commerce (Trib. de comm. de Nantes, 6 juin 1883, Guépin c. Oriolle et Pergeline. Recueil de Nantes, 1883.1. 278).

Que le fait de couper volontairement un câble amarrant un navire ne saurait être assimilé à un abordage, et que l'action en réparation du dommage causé par ce fait n'est pas soumise aux conditions des articles 435 et 436 du Code de commerce (Trib. de comm. de Bordeaux, 11 janvier 1875. Moss et Cie c. Couzinet, navire *Lotus*, M. 1879. 2. 29).

Qu'il n'y a pas abordage, au cas où un navire entrant dans un port, heurte la chaîne d'un autre navire déjà ancré, et où à la suite de ce choc, il est porté sur un autre point où il se perd (Trib. comm. Marseille, 27 janv. 1871, Capitaine Bosch c. Messageries, navire *Vincent*, M. 1871. 1. 64).

Que ne constitue pas un abordage le choc d'un navire contre un chaland coulé et complètement submergé (Trib. civ. Nantes, 7 mai 1881, Benoît et Cie c. capitaine Dupart, F. Cornoy et autres, navire *Saint-Pierre*. Rec. de Nantes, 1882. 1. 23. — Mais jugé pourtant que constitue un abordage, le heurt d'un navire en marche contre un navire échoué ou coulé, mais qui va incessamment être renfloué. — Haute-Cour de justice (Division du banc de la Reine, 24 novembre 1897, Chautler c. Blovez, navire *Newburn*, R. D. M., XIII, 675).

Que ne peut être considérée comme basée sur un abordage l'action intentée par le propriétaire d'un navire remorqué contre le navire remorqueur, pour dommages causés à son bâtiment par

suite du fait du remorqueur qui a coupé la remorque pour éviter un abordage (Cass., 27 janvier 1880, Chambre de commerce de Bayonne c. assureurs. Rec. de Marseille, 1880. 2. 117).

Qu'il n'y a pas abordage dans le fait de laisser tomber l'ancre d'un navire sur un autre navire gisant au fond de l'eau (Trib. civ. Anvers, 4 avril 1863. Hanitel et Joffroy, et capitaine Cubitt, Recueil d'Anvers, 1863. 1. 308).

Que le choc d'un navire ancré sous un pont contre les amarres d'un autre navire constitue un abordage : — quand ce navire est au mouillage, les amarres forment avec lui un tout inséparable. — Cour de Rouen, 25 mai 1898, capitaine Hutt c. O. Donovan, navire *Tortue et Normau*, Rev. de droit mar., XIV, 458).

Qu'une drague ne saurait être assimilée aux ouvrages fixes d'un port, ni considérée comme en faisant partie intégrante, que par suite le fait de lui avoir causé des avaries en l'abordant constitue un abordage et non pas une contravention de grande voirie, dont il appartienne au Conseil de préfecture de connaître par application de la loi du 29 floréal an X et des décrets du 16 décembre 1811 et 10 avril 1812. — Conseil de préfecture du Nord, 5 décembre 1894, Westsott c. l'État, navire *Diligent*, drague, *Dunkerque*, III, Pandectes françaises, 1897. 4. 15.

Que ne peut être assimilé à un abordage le cas où, par une trop grande vitesse à un passage dans le canal de Suez, un navire a provoqué un remous ayant causé des avaries à une barque de pêche amarrée à l'appontement d'une gare. — Cour d'appel d'Alexandrie, 6 mai 1897, Cie de navigation Florio-Rubattino c. Cie du canal de Suez et autres, Rev. int. de dr. marit., XIII, 717.

§ 2. **Distinction entre l'abordage maritime et l'abordage fluvial.** — Il ne suffit pas qu'il y ait collision entre deux navires pour que les règles du Code de commerce sur l'abordage trouvent leur application, il faut encore que cet abordage soit maritime. Le livre II du Code de commerce ne s'occupe en effet que de la navigation maritime, et les règles qu'il édicte relativement aux abordages, déro-

geant au droit commun, ne peuvent être étendues aux abordages fluviaux. En ce qui concerne ces derniers, on doit faire application des principes du droit commun.

Comment distinguer l'abordage maritime de l'abordage fluvial? — On a soutenu qu'il faudrait s'attacher à la classification des navires, mais cette opinion est aujourd'hui abandonnée et on admet que l'abordage maritime est celui qui a lieu en mer ou dans les limites de l'inscription maritime et l'abordage fluvial celui qui a lieu hors de ces limites dans les eaux intérieures.

Jurisprudence. — Il a été jugé que constituent des abordages maritimes, sans qu'il y ait lieu de considérer la nature des bâtiments entre lesquels s'étaient produites les collisions, les abordages survenus dans les parties des rivières ou fleuves soumises à l'action de la marée et comprises dans les limites de l'inscription maritime. Rouen, 8 avril 1859, Fingands c. Vaylin, navires *le Père Ansterne* et *le Calvados*, Rec. du Havre, 1859. 2. 289. — Rouen, 23 mai 1860, Vaylin et Cie c. Pérau et Cie, navire : *Ville du Havre*, Rec. du Havre, 1861. 2. 139. — Bordeaux, 23 février 1863, Flornoy c. Roturier. Navires *Paris et Londres* et *Jacques-Paul*, même rec., 1863. 2. 218).

Qu'on ne saurait assimiler à des navires ou bâtiments de mer faisant la navigation maritime, de simples embarcations de plaisance, qu'un abordage de cette nature quelles que soient les eaux, maritimes ou fluviales dans lesquelles il a lieu, ne constitue qu'un quasi-délit restant sous l'empire du droit commun; qu'en effet les articles 407 et 435, C. civ., ne s'occupaient que des abordages de *navires* ayant un *capitaine*. — Justice de Paix de Saint-Nazaire, 25 juillet 1883, Rec. de Nantes, 1884. 1. 134.

§ 3. **De l'abordage fluvial.** — L'abordage fluvial n'est pas régi par les règles édictées par le Code de commerce, mais uniquement par les principes du droit commun en matière de responsabilité, c'est-à-dire par l'art. 1382 du Code civil.

L'application de ces principes conduit aux solutions suivantes : si l'abordage est purement fortuit, le dommage qui en résulte pour chacun des bâtiments demeure à la charge de leur propriétaire ; si l'abordage a été causé par la faute du capitaine de l'un des bateaux, le dommage doit être réparé par ce capitaine ou par l'armateur dont il est le préposé ; si l'abordage est dû à la faute commune des deux capitaines, la responsabilité devra être partagée entre l'abordeur et l'abordé, suivant le degré de gravité des fautes dont ils seront reconnus coupables et il appartiendra au juge du fait de déterminer la proportion dans laquelle s'opérera la répartition. S'il y a doute, soit sur les causes de l'abordage, soit sur le point de savoir quel est celui des deux capitaines qui est en faute, l'abordage devra être considéré comme fortuit.

Les deux premières solutions sont, on le voit, conformes à celles données par l'art. 407, C. civ., qui n'a fait sur ces points que consacrer l'applicatiou du droit commun ; seule la disposition de l'art. 407, § 3, qui est dérogatoire au droit commun, ne trouve pas ici son application.

La fin de non recevoir de l'art. 436, C. comm., n'est pas non plus applicable en matière d'abordage fluvial, les seuls fins de non recevoir applicables en cette matière sont celles édictées par le Code de procédure civile et communes à toutes les actions en responsabilité.

Les règles de compétence établies par la loi du 14 décembre 1897, dans son addition à l'art. 407, C. civ., en matière d'abordage maritime ne trouveront pas non plus leur application en matière d'abordage fluvial. Pour l'abordage fluvial on devra suivre le principe général posé par l'art. 59, C. proc. civ., d'après lequel le tribunal compétent est celui du domicile du défendeur.

Les tribunaux compétents pour connaître des actions intentées à la suite des abordages fluviaux sont les tribunaux de commerce; on a voulu soutenir que ces actions seraient de la compétence des tribunaux civils en disant qu'elles naissent d'un abordage, c'est-à-dire d'un quasi-délit, et non d'un engagement commercial; mais il est aujourd'hui admis par la doctrine et par la jurisprudence que l'art. 631, C. civ., en attribuant compétence aux tribunaux de commerce pour toutes les contestations relatives aux *engagements* entre négociants, a visé aussi bien les obligations ayant la source dans une convention que celles résultant de quasi-contrats ou de quasi-délits; on voit en effet, que l'art. 1370, C. civ., considère comme *engagements* formés sous convention, les obligations qui naissent des quasi-délits.

Mais il faut, pour que les tribunaux de commerce soient compétents, qu'il s'agisse d'un quasi-délit ayant un caractère commercial, c'est-à-dire que l'abordage soit survenu entre des bateaux appartenant à des armateurs ou à des négociants et que ceux-ci emploient au transport de leurs propres marchandises ou de marchandises appartenant à des tiers, et non de bateaux de plaisance.

En principe, les règles prescrites par le règlement international du 21 février 1897 pour éviter les abordages en mer ne sont pas applicables à la navigation fluviale. On admet, d'une manière générale, que la navigation fluviale, même pendant la nuit, est réglée exclusivement par les arrêtés des préfets.

Jurisprudence. — Il a été jugé que lorsqu'un abordage fluvial est dû à une faute commune, les dommages doivent être supportés par chacun des capitaines proportionnellement au degré de gravité de leur faute, qu'ils doivent donc être partagés par moitié

si chacun des deux capitaines est également en faute (Paris, 3 janvier 1884, Porteurs de la Marne, c. Gennis et Cie Assurances générales, péniche *le Réjoui. La Loi*, n° du 28 janvier 1884, Delarue, *Journ. de dr. marit.*, 1884, p. 69; Paris, 22 janvier 1885, Pavot frères et Cie et navigation H.P.L., bateau *Gabriel*, Delarue, *Journ. de dr. marit.*, 1885, p. 44.

Que les fins de non recevoir établies par les art. 232 et 233 de la loi belge du 21 août 1879 en matière d'abordages maritimes ne sont pas applicables aux abordages fluviaux : (Tribunal de commerce d'Anvers, 31 mars 1884, Lissnyder, c. Pierre de Smet, bateau *Mexique*, Rec. d'Anvers, 1884. 1. 197. — Trib. comm. Anvers, 14 décembre 1878, Chainoue c. Van Hoof, bateau *Pierre-Joseph*, Même recueil, 1879. 1. 17. — Trib. civ. Malines, 29 octobre 1875, Bussens c. William Wilford et Cie. Même recueil, 1877. 2. 53).

Que les règles de compétence suivies en matière d'abordage maritime étant exceptionnelles ne sauraient être étendues à l'abordage fluvial; aucune disposition particulière ne visant l'action résultant d'une collision entre deux bateaux de rivière, cette action rentre nécessairement dans la compétence ordinaire et doit être portée au tribunal du domicile du défendeur (Cour d'Amiens, 17 décembre 1898, Guénin c. Walbrecq, D. 1900. 2. 176).

Que l'article 631 du Code de commerce d'après lequel les tribunaux de commerce connaissent de toutes contestations relatives aux engagements entre négociants, s'applique aux contestations relatives aux engagements qui se forment sans convention, par l'effet d'un quasi-contrat ou d'un quasi-délit, aussi bien qu'aux actions exercées à raison d'obligations conventionnelles (631 et 632, C. comm.); que, notamment, la demande en réparation de dommages provenant d'un abordage fluvial entre deux bateaux employés par des commerçants à des opérations de commerce est de la compétence du tribunal de commerce (Cour de cassation, 24 août 1863, 2 arrêts, Cie Les Grappins c. Eparvier, D. 63. 1. 348. — Cour de cassation, 3 août 1892, D. 92. 1. 572.

Que les règles prescrites par le règlement international de 1884, dans le but de prévenir les abordages, ne peuvent être en général appliquées à la navigation dans les fleuves, et particuliè-

rement en Seine; que cependant on doit appliquer à cette dernière navigation les articles 15 et 18 du règlement de 1884, prescrivant, l'un aux navires à vapeur courant l'un sur l'autre, ou faisant des routes directement opposées, de venir chacun sur tribord, et l'autre de diminuer de vitesse, de stopper ou faire machine en arrière, au moment de l'approche d'un autre navire en cas de risque d'abordage; que, par suite, lorsque deux vapeurs se trouvent aller à la rencontre l'un de l'autre, l'un montant, l'autre descendant le fleuve, celui-ci doit se maintenir et gouverner à droite, c'est-à-dire, serrer la rive droite du fleuve et l'autre, tenir aussi sa droite et serrer la rive gauche; que ce dernier, passant devant un poste où il a des ordres à prendre peut, cependant, en ralentissant sa marche et ne conservant que la force nécessaire pour se maintenir, incliner sur babord, pendant le temps nécessaire à la réception des ordres; que le navire à vapeur, descendant la rivière, qui en présence de cette manœuvre connue de son pilote, se porte à babord, et ne diminue pas sa vitesse, commet une faute et doit supporter seul toutes les conséquences de l'abordage survenu entre son navire et le navire montant (Trib. comm. de Rouen, 24 févr. 1888. Capitaine Montrey c. capitaine des navires *Ottokar* et de *l'Ildewild*, Rec. du Havre, 1888. 2. 44).

Qu'aux termes de l'Ordonnance générale concernant la police de la navigation et des ports, il est de principe absolu que le bateau montant doit la route au bateau descendant (Trib. civ. Seine, 6 janvier 1898, Cie des bateaux parisiens c. Cie du touage de la Basse-Seine et de l'Oise, Pandectes françaises, 1898. 2. 335).

CHAPITRE II

DIVERSES SORTES D'ABORDAGES. — RÈGLES PRESCRITES POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES.

Le Code de commerce a distingué trois sortes d'abordages : l'abordage fortuit, l'abordage fautif et l'abordage mixte ou douteux.

Les règles qu'il a posées sur la réparation des dommages provenant d'un abordage varient suivant que l'abordage présente l'un ou l'autre de ces caractères, il y a donc une très grande importance à savoir quand un abordage est fortuit, fautif ou douteux.

Pour prévenir les abordages, le règlement international a prescrit les règles qui doivent être observées par le capitaine. Le point de savoir si le capitaine s'est ou non conformé à ces règles est un des principaux éléments qui permettent d'apprécier s'il est ou non en faute, s'il doit ou non être déclaré responsable de l'abordage; il est donc nécessaire pour donner un exposé complet des diverses sortes d'abordages de faire connaître les règles qui ont été édictées par le règlement international. Aussi allons-nous successivement étudier les caractères que présente chaque espèce d'abordage, puis exposer la disposition du règlement international du 21 février 1897.

Abordage fortuit. — L'abordage fortuit est celui qui « [illegible] que toutes les précautions utiles pour l'éviter aient été prises, » celui qu'« est un effet de hasard » [illegible] « à l'intention » [illegible] « à la malveillance » [illegible] « à la négligence de personne. C'est un événement pour lequel on peut souffrir, mais dont nul ne doit répondre. » L'abordage est considéré comme fortuit quand il ne rentre pas dans les hypothèses prévues par le règlement international du 21 février 1897.

Lorsque ce cas se produit, chacun des propriétaires des navires supporte sans aucun droit de réclamer le dommage [illegible] par le bâtiment. « Chaque navire garde le mal qu'il a eu. » (Lucinge). L'abordage fortuit est une fortune de mer et il résulte que le Code de commerce édicte en cette matière repose sur les principes du droit commun que nous voyons exposés sous l'article 1148. du Code civil. Dans ce cas l'avarie des marchandises reste entièrement à la charge de la cargaison, sans que le navire doive y contribuer.

A un point de vue l'abordage fortuit est celui qui ne pouvait être évité par aucune manœuvre ou précaution utile, celui qui est dû non seulement à un cas fortuit, mais à la force majeure.

D'après les principes généraux du droit, l'abordage dont la cause est inconnue devrait être considéré comme abordage fortuit, mais nous verrons plus loin qu'il n'en est pas ainsi et que sur ce point l'article 407. § 3, du Code de commerce, déroge au droit commun.

Pour prouver qu'il n'est pas en faute, il ne suffit pas que le capitaine établisse l'existence d'un fait qui l'a mis dans l'impossibilité de remplir ses obligations, il faut encore qu'il justifie que ce fait est dû à un cas fortuit et

non à une faute de sa part, sinon la faute initiale par lui commise le rendrait responsable de toutes les conséquences qui en sont résultées. C'est ainsi, que si un remorqueur ayant été abordé par un autre navire a dû, pour échapper au péril où il se trouvait couper la remorque et qu'il en soit résulté des dommages pour le navire remorqué, il ne lui suffira pas, pour dégager sa responsabilité vis-à-vis de ce dernier navire, de prouver qu'à la suite de l'abordage il a été dans la nécessité de couper la remorque, mais il devra encore prouver que cet abordage n'était dû à aucune faute de sa part.

Pour que l'abordage soit fortuit, il est nécessaire qu'il n'y ait eu aucune faute non seulement de la part du capitaine, mais encore d'aucun membre de l'équipage, fût-ce même d'un mousse.

Le point de savoir si un abordage est ou non fortuit n'est pas une question qui soit souverainement tranchée par les juges du fond. Ce qu'il appartient aux juges d'apprécier souverainement c'est le fait entier, mais le fait seul ; si le caractère de cas fortuit est mal à propos déduit des faits tels qu'ils sont constatés, cette décision tombe sous la censure de la Cour de cassation.

Jurisprudence. — Il a été jugé : — qu'un abordage doit être considéré comme fortuit, si aucune faute n'est établie à la charge des capitaines. — Rouen, 29 décembre 1880, Davis c. Bidgrain et Gruner, navires *The Raur* et *Père de famille*, S. 82. 2. 253.

Que l'abordage est toujours présumé fortuit, même à l'égard du navire abordeur, tant que celui qui allègue une faute ne la démontre pas. — Bordeaux, 15 juin 1896, Kermovant c. Cie des Bateaux du Nord, navires : *Ville de Marseille*, *l'Idéal* et *Lucien-Valentine*, R. D. M., XII, 273.

Que lorsqu'il est constaté que la seule cause de l'abordage a été uniquement et exclusivement la brume épaisse et excessive

qui a enveloppé les deux navires et les a cachés l'un à l'autre usqu'au point où il leur a été impossible de s'éviter, qu'aucune faute ne peut être imputée au capitaine du navire abordeur et que la vitesse de son navire, au moment de l'abordage était une vitesse modérée et nécessaire pour gouverner, l'abordage doit être considéré comme fortuit. — Cass., 3 mars 1891, Cie Fraissinet et Danch c. Marini et Cie générale Transatlantique, navire *Ajaccio*, S. 94. 1. 390.

Que l'abordage fortuit ne s'entend que d'un accident survenu par suite d'un événement qu'on n'a pu ni prévoir ni empêcher; que le cas fortuit ne comporte aucune faute antérieure ou concomitante, ayant pu exercer une influence quelconque sur l'accident, et, notamment aucune infraction au règlement international; que le capitaine est en faute lorsque, d'une manière générale il a négligé de prendre les précautions commandées par l'expérience et les circonstances ou par les règlements des ports; que spécialement le capitaine d'un navire qui opère son mouillage dans la zone dangereuse d'évitage des grands paquebots, doit tenir compte du danger que présente cette zone, en redoublant de vigilance et de précaution et en obéissant immédiatement aux avertissements qui lui sont donnés par les capitaines des grands paquebots; que de leur côté les capitaines des grands paquebots doivent exercer la surveillance la plus active dans tout le rayon de leur évitage et avertir, en temps utile, tous les navires qui se trouvent dans le rayon de la manœuvre qu'ils ont l'intention de faire, de manière que ces navires aient le temps de manœuvrer eux-mêmes pour éviter tout accident. — Bordeaux, 23 mars 1887, Chevillotte c. Cie Bordelaise de navigation à vapeur. Abordage du *Brestois* et du *Château-Yquem*. Rev. de dr. mar., III, p. 26.

Que l'on doit considérer comme un abordage fortuit la collision qui s'est produite la nuit, par un temps de brume, entre deux vapeurs qui ne pouvaient se voir et qui suivaient des routes respectivement inconnues, alors d'ailleurs qu'aucune faute n'est prouvée contre les capitaines et que la vitesse excessive reprochée à l'un des navires n'est nullement démontrée; que l'article 15 du règlement international du 1er septembre 1884 qui ordonne de venir sur tribord ne vise que le cas où chacun des bâtiments a le cap

sur l'autre et où, pendant la nuit, chaque bâtiment est placé de manière à voir les feux de côté de l'autre. Qu'en conséquence, ne commet pas une faute le capitaine qui, entendant le sifflet d'un navire par tribord devant lance son steamer sur babord, surtout quand il est établi que ce capitaine entendait en même temps un second sifflet qui signalait la présence d'un autre navire toujours dans la direction de tribord, et que sa manœuvre est justifiée par des circonstances particulières. — Trib. de comm. de Dunkerque, 14 décembre 1886, Cie des Forges et hauts-fourneaux de Denain et d'Anzin c. Le Cork Stean Ship Company et assureurs, Rev. de dr. marit., t. II, p. 550.

Qu'on doit attribuer à un cas fortuit l'abordage survenu pendant la nuit entre deux navires, quand celui qui avait perdu son fanal de position par fortune de mer et l'avait remplacé par un fanal de fortune non réglementaire, a suivi la route qui lui était tracée eu égard à la position des feux de l'autre navire, et lorsque, d'autre part, celui-ci, trompé par l'indécision de la lumière produite par le fanal de fortune du premier a supposé que ce navire faisait même route que lui, ou allait vent arrière sans feux, ne montrant qu'un feu blanc pour se faire voir, tandis que les deux navires marchaient à la rencontre l'un de l'autre et se sont ainsi abordés. — Trib. de comm. du Havre, 3 juin 1879, Owen et Williams c. cap. Keazer, Abordage du *Bertha* et du *J.-B. Brown* Recueil du Havre, 1879. 1. 228.

Que lorsqu'un navire amarré dans un port à une bouée a été jeté contre un autre navire par suite de la rupture de cette bouée, il n'y a pas faute de la part du capitaine du premier navire, du moment que le mode d'amarrage employé est sanctionné par les autorités maritimes. — On s'était demandé si le capitaine n'aurait pas dû, en prévision du mauvais temps, en même temps qu'il s'amarrait à la bouée, jeter une ancre ; mais les marins consultés avaient été d'avis qu'il était plus prudent de tenir l'ancre prête en cas d'accident. C'est ce qui avait été fait. Malheureusement l'état de la mer n'avait pas permis de jeter l'ancre en temps utile. — Jurisprudence anglaise, Conseil privé, 26 mai 1873, J. de Doward c. W. Lindsay; Clunet, 1874, p. 199.

Qu'en cas d'abordage de navires, il y a cas fortuit et, par consé-

quent, non-responsabilité des deux capitaines, lorsque par suite de la brume et du voisinage de la côte, les navires ne se sont aperçus qu'à une distance très rapprochée et dans des conditions où les manœuvres les plus habiles auraient été impuissantes pour conjurer une rencontre inévitable. — Cour de Grenoble sur renvoi de cassation 22 novembre 1872, Messageries maritimes c. Ralli et Guistiniani. Navires *le Delta* et *le Benjamin Atwood*, D. 73. 2. 191.

Que l'abordage survenu pendant un brouillard intense entre deux navires qui n'ont pas pu s'apercevoir à temps pour s'éviter, doit être attribué à un cas fortuit, et le navire abordeur doit être exonéré de toute responsabilité quand il a ralenti sa vitesse aussitôt qu'il est entré dans le brouillard et qu'il a ensuite fait tout ce qu'il pouvait pour éviter l'abordage. — Cass. 31 décembre 1894, capit. Ladervasse c. capit. Pillard, navires *l'Émile* et *l'Alma*, R. D. M., X, 562.

Que le fait par un steamer de rester mouillé en temps de brume dans le voisinage de la passe ne peut constituer une faute, si aucun règlement de port ne l'interdit, qu'il suffit qu'il signale sa présence en sonnant régulièrement de la cloche, qu'étant à l'ancre il n'a rien de plus à faire; que l'abordage survenu par temps de brume entre deux steamers doit être considéré comme fortuit alors que d'une part, le navire abordeur allait à une vitesse modérée et qu'il n'a pu apercevoir le navire abordé que trop tard pour éviter l'abordage, et qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour éviter la collison imminente, et que d'ailleurs, le navire abordé à l'ancre a signalé sa présence en sonnant de la cloche d'une façon régulière, la déviation produite par les couches du brouillard ayant seule empêché ce signal de parvenir au navire en marche. — Cour de Rouen, 30 décembre 1891, Cie Transatlantique c. Reis, navires *Gazete* et *Calvados*, Rec. du Havre, 1892. 2. 2.

Que l'abordage survenu entre deux navires à vapeur par temps de brume doit être considéré comme dû à un cas fortuit lorsque l'intensité de la brume n'a pas permis aux navires de s'apercevoir à temps pour pouvoir s'éviter; que lorsque l'abordage est dû uniquement à l'épaisseur de la brume qui ne permettait pas aux na-

vires de s'apercevoir il y a abordage fortuit et non douteux. — Cour de cassation, 3 mars 1891, Fraissinet c. Cie transatlantique. Navires *l'Ajaccio* et *l'Asie*, Rec. du Havre, 1891. 2. 71.

Qu'un vapeur ne commet aucune faute quand apercevant un autre vapeur par l'amure de tribord, il vient sur babord pour ne pas croiser la route de ce navire; que l'obligation d'évoluer sur tribord ne s'applique en effet, que dans le cas où les deux navires naviguent cap contre cap, c'est-a-dire dans une ligne directement opposée. — Trib. de comm. de Marseille, 19 avril 1887, Ollavaria c. Mac Larem Crum. Navires *Falguera* et *Ardantien*, Rev int. de dr. mar., III, p. 60.

Que l'abordage dû à ce que les pieux, auxquels des steamers étaient affourchés dans un port ont cédé sous la violence de l'ouragan est un abordage fortuit, lorsque ces steamers ne pouvaient prévoir l'insuffisance ou l'état défectueux de ces pieux; les navires n'étant pas libres de s'amarrer où ils veulent, mais seulement aux emplacements déterminés par les autorités du port. — Trib. civ. Anvers, 6 février 1896, Alois Desmedt (*Twe Gebrœders*) et de Pinoy (*Cultinat*) c. Société de navigation Belge-Américaine, Rev. int. de dr. mar., XII, p. 528.

N'a pas le caractère d'une faute lors même qu'elle a entraîné des conséquences dommageables, la manœuvre contraire aux obligations réglementaires, lorsqu'elle a été faite au moment où l'abordage devenait imminent et qu'elle a été motivée par la faute lourde de l'autre navire qui le premier n'a pas satisfait à ses obligations. — Suprême tribunal fédéral du Brésil, 15 avril 1896. Navires *Estrella* et *Rio Réal*, R. D. M., XII, 346. — Trib. civ. Ostende, 11 février 1892, Elisabeth Balls et William Buckle c. Aug. Duchesne. Navires *Rivulet* et *Louise-Isabelle*, R. D. M., X, 313.

Que l'abordage ne peut être attribué à un cas fortuit, bien que la nuit fût noire au moment où il est survenu, si la mer était calme et sans brouillard; dans ce cas, l'abordage doit être considéré comme ayant eu lieu, soit par la faute commune des deux capitaines, soit par la faute d'un seul. — Cour de Paris, 23 janvier 1894, Cie des Transports maritimes c. Cie des Messageries maritimes, navires *Orénoque* et *Yvonne*, S. 95. 2. 50.

Que ne constitue pas un cas de force majeure une passe difficile,

voire dangereuse, qui nécessite les plus grandes précautions, alors même qu'il est établi et évident par soi-même que les difficultés inhérentes à la situation sont aggravées pour les navires qui descendent par un fort courant ; ces difficultés étant connues ou devant être connues de tous ceux qui naviguent dans ces parages, et n'étant pas insurmontables puisque les navires qui y passent tous les jours réussissent à les éviter. — Gand, 18 décembre 1894, l'État Belge c. Rish Thomas. Navire *Queensland*, R. D. M., XI, 776.

Que le capitaine doit tenir compte des courants et remous. — Anvers, 2 mai 1889, *Journ. de jur. d'Anvers*, 1889, 310.

Que le navire qui, marchant sans voiles, aborde un autre navire mouillé en rade est présumé en faute, que l'existence d'une bourrasque et la violence du courant ne doivent pas faire écarter cette présomption, si d'ailleurs le capitaine du navire abordeur ne prouve pas avoir pris toutes les précautions usitées pour y résister, notamment s'il n'a pas mouillé une seconde ancre en temps utile. — Trib. d'Anvers, 5 novembre 1862, capitaine Ahlbery c. capitaine Tarfiopoulos, navires *Omni* et *Aghïos Nikolaos*, Revue d'Anvers, 1863. 1. 24.

Un événement météorologique ou autre, connu ou annoncé à l'avance, et contre lequel on a pu prendre les précautions usuelles et nécessaires, n'est pas un cas fortuit, en principe; il le devient si, par sa violence, il sort du cours ordinaire des choses : — jugé en ce sens que n'est pas un cas fortuit une saute de vent, alors que cet événement étant annoncé, le capitaine avait la possibilité d'en prévenir les effets. — Rouen, 25 mai 1898, capitaine Hutt c. Dinorvan. navires *Tortue* et *Norman*, Rev. int. de dr. marit., XIV, 458.

Que le mascaret n'est pas en principe un cas fortuit, car il est prévu et annoncé à des jours et à des heures déterminés et le plus souvent on peut prendre contre lui des précautions efficaces. Il revêt cependant ce caractère quand par sa violence il sort du cours ordinaire des choses et que la plus active vigilance n'en peut conjurer les effets. — Bordeaux, 15 juin 1896, Kermovan c. Cie de bateaux du Nord, navires *Ville de Marseille*, *Idéal*, *Lucien-Valentine*, Rev. int. de dr. marit., XII, 273.

Que l'existence de courants à l'entrée d'un port ne constitue pas un cas de force majeure. — Douai, 21 décembre 1885, Askien c. Herrlich, navires *Verbena* et *Caxton*, Rev. int. de dr. marit., II, 515. — Trib. co. Havre, 3 mars 1885 et Rouen, 2 juin 1886, Bernaude et Cie c. Cie des Chargeurs réunis, navires *Nith* et *Ville de Pernambuco*, même recueil, I, 133 et II, 285.

Que l'existence de courants et contre-courants à l'embouchure d'un fleuve (Le Tage), à marée basse, pendant le jusant, à l'époque des crues, est un fait ordinaire qui doit être prévu et ne constitue pas un fait de force majeure. — Rouen, 2 juin 1886, Chargeurs réunis c. Benaude et Cie, R. D. M., II, 285.

Que la présomption de faute qui pèse sur le navire abordeur en marche au profit du navire abordé à l'ancre n'est pas opposable quand la cause de la collision se trouve dans l'impossibilité pour le navire abordeur de reconnaître, à raison du brouillard, l'obstacle qu'il a devant lui, que le brouillard constitue un événement de force majeure, rendant l'abordage fortuit aussi bien quand il se produit près des côtes qu'en pleine mer, qu'il n'y a pas de faute de la part du navire abordeur à n'avoir pas mouillé immédiatement son ancre, alors que cette manœuvre aurait pu avoir pour conséquence d'accrocher les deux bateaux et de les heurter l'un contre l'autre. — Rouen, 23 févr. 1891, Lemerre et Dubuisson, capitaine Seymo, navire *Beni-Cardo*, R. D. M., VI, 650.

Que l'on doit déclarer fortuit l'abordage survenu dans des circonstances qui n'ont permis de relever ni une infraction au règlement international ni une faute de la part de l'un ou de l'autre des navires, et dont la cause ne peut être que le brouillard opaque qui les a empêchés de s'apercevoir. — Trib. de comm. de Marseille, 11 juillet 1899, Rikinson et autres c. Cie de navigation mixte, navires *Astruc* et *Oasis*, R. D. M., XV, p. 340.

Lorsqu'il n'y a pas de moyen terme entre les versions inconciliables du rapport de mer et du livre de bord des navires qui sont entrés en collision, et qu'aucun des éléments du procès ne permet de déterminer avec certitude quelle est celle des deux versions qui doit être rejetée comme fausse; que telle est aussi la conclusion des experts, qu'aucun des demandeurs ne justifie de la faute qu'il reproche à son adversaire, l'abordage doit être con-

sidéré comme purement fortuit. — Bruxelles, 15 mai 1889, cap. Kruger, c. cap. Haak, R. D. M., V, 263.

Sur le pouvoir de contrôle par la Cour de cassation pour apprécier, s'il y a ou non cas fortuit, il a été jugé :

Qu'il appartient aux juges du fond de décider, par une appréciation souveraine des faits et circonstances qu'un abordage est dû, non à la force majeure, mais à la faute du pilote du navire abordeur, faute à laquelle le capitaine de ce navire s'est associé, en n'adressant au pilote aucune observation. — Cassation, 27 mars 1889, Société des Chargeurs réunis c. Bussande et Cie, vapeur *Ville de Pernambuco*, Journal du Palais, 1892, p. 563. — Comparez Cass., 5 avril 1886, Parks c. Hutchison, navires *Stokenley* et *Niobé*, Journ. du Pal., 1886, p. 646.

Qu'il appartient à la Cour de cassation de rechercher si les faits souverainement constatés par les juges du fond présentent les caractères juridiques de la faute par eux reconnue. — Cour de cassation, 19 mars 1888, Cie Française du Tonkin c. Cie Française de navigation à vapeur, navires *Tonkin* et *Maurice-Réunion*, Journ. du Pal., 1890, p. 961.

Que les motifs d'un arrêt qui reposent sur la constatation de faits souverains ne tombent pas sous la juridiction de la Cour de cassation; que ces motifs, fussent-ils même contraires à la loi, ne suffisent pas à entraîner la cassation d'un arrêt dont le dispositif peut se justifier par un autre motif qui y est conforme. — Cour de cassation, 1er avril 1889, Cie des Chargeurs réunis c. Cie Transatlantique. Abordage de la *Ville de Rio de Janeiro* et de *La Champagne*, D. 90. 1. 257.

Droit comparé. — Le principe qu'en cas d'abordage fortuit chaque propriétaire supporte, sans répétition, les dommages résultant pour lui de l'abordage, est universellement admis par toutes les législations. Nous nous bornerons à citer les principaux textes des lois étrangères sur la matière.

Loi belge du 21 août 1879, art. 228. — « En cas d'abor-

dage de navires, si l'événement a été purement fortuit, ou déterminé par des faits de force majeure, les dommages sont supportés, sans répétition, par les choses qui les ont éprouvés... ».

Code de commerce italien, art. 660. — « Si l'abordage des navires provient de cas fortuit ou de force majeure, les dommages et les pertes qui en dérivent sont supportés par les choses qui les ont soufferts, sans aucun droit à répétition. »

Code de commerce espagnol, art. 830. — « Si un navire en aborde un autre, par cas fortuit ou de force majeure, chaque navire et sa cargaison supportera son propre dommage. »

Art. 832. — « Si, par suite d'une tempête ou d'une autre cause de force majeure, un navire, convenablement mouillé et amarré, aborde des navires voisins et leur cause des avaries, le dommage subi sera considéré comme avarie particulière du navire abordé. »

Code de commerce néerlandais, art. 536. — « En cas d'abordage de navires par un accident purement fortuit, le dommage est supporté par celui des navires qui l'a éprouvé, sauf les dispositions de l'art. 540. »

Art. 542. — « Si un navire à l'ancre ou amarré dans le port, sans se détacher et par l'effet de l'impétuosité des eaux, d'une tempête ou autre force majeure, endommage d'autres navires qui se trouvent près de lui, les dommages qui en résultent sont supportés par le navire endommagé, comme avarie particulière. »

Code de commerce portugais, art. 664. — « S'il survient un abordage de navires par suite d'un cas purement fortuit ou dû à une force majeure, il n'y a pas lieu à indemnité. »

§ 2. **Abordage fautif.** — L'abordage fautif est celui qui est dû à la faute, à la négligence ou à l'imprudence du capitaine d'un officier de bord ou d'un homme de l'équipage.

Le capitaine sera par exemple en faute s'il a négligé de se conformer aux prescriptions du règlement international du 21 février 1897; il sera même en faute si, dans des circonstances exceptionnelles, il ne s'est pas écarté de ces règles alors que leur stricte observation est susceptible d'amener une collision certaine.

D'après les principes généraux on n'est pas en faute pour n'avoir pas inexécuté des actes qu'un texte de loi ou un contrat ne commandait pas d'accomplir, mais en notre matière ces principes ne doivent être appliqués au capitaine qu'avec une certaine réserve; le capitaine, en effet, doit prendre, pour assurer la sécurité du navire toutes les précautions que lui commandent l'expérience du marin et les circonstances particulières dans lesquelles il se trouve, il est en faute s'il néglige ces précautions.

La faute ne se présume pas, si donc l'existence d'une faute n'est pas établie à la charge d'un capitaine ou d'un homme de l'équipage, l'abordage devra être considéré comme douteux.

Mais il faut bien observer qu'en principe, la faute ne se présumant pas ne saurait être imputée que dans les actions en responsabilité intentées par des tiers et non dans les rapports des parties liées par un contrat; si donc, le propriétaire ou l'armateur du navire, attaqués en responsabilité à la suite de l'abordage agissent par voie de recours contre le capitaine, cette action dérivant du contrat d'engagement, c'est alors au capitaine à prouver qu'il n'y a pas eu faute de sa part.

Pour apprécier s'il y a eu ou non faute du capitaine,

les tribunaux devront rechercher si le capitaine s'est conformé aux prescriptions du Code de commerce, de ses règlements, notamment à celles du Règlement international du 21 février 1897; ils consulteront le rapport de mer, le livre de bord, ainsi que les procès-verbaux des enquêtes auxquelles il aura été procédé, ils seront également guidés par les débats et les sentences des tribunaux disciplinaires devant lesquels le capitaine aura pu être traduit, enfin, ils s'appuieront sur les présomptions établies par la loi et les usages maritimes.

Ici encore, nous dirons que les juges du fond constatent souverainement les faits, mais que la déduction qu'ils tirent de ces faits pour dire s'il y a eu ou non faute du capitaine tombe sous le contrôle de la Cour de cassation.

Il est impossible d'indiquer tous les cas où il y a faute du capitaine, nous allons citer les espèces de jurisprudence qui nous ont paru les plus intéressantes et les plus propres à faire saisir sur ce point les idées générales dont le rédacteur du Règlement de 1897 s'est inspiré pour la confection de ce Règlement, qui ne fait en somme que classer et codifier des coutumes qui déjà étaient observées par tous les navigateurs en général, leur donnant ainsi par l'entente intervenue et l'acceptation qui en a été faite par les nations intéressées, une force nouvelle.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : l'abordage est fautif non seulement lorsque le capitaine, sans motifs graves, n'observe pas les prescriptions du règlement international, mais encore lorsqu'il néglige de prendre les précautions commandées par l'expérience ordinaire du marin, d'après les circonstances de la situation de son navire, pour éviter une collision. — Rouen, 25 mai 1898, capitaine Hult c. O. Donovan, navires *Tortue* et *Norman*, R. D. M., XIV, 458.

Que l'abordage est fautif lorsqu'il a été précédé ou accompagné d'infractions positives au règlement international concernant les abordages. — Bordeaux, 23 mars 1887, Chevillotte c. Cie Bordelaise de navigation à vapeur, navires *Burtois* et *Château-Yquem*, R. D. M., III, 26.

Que les capitaines ne seraient pas exonérés de la faute qu'ils auraient commise en donnant un avertissement tardif par le fait que, contrairement aux indications de l'Annuaire de la marine, la marée se serait produite plus tôt, par suite de circonstances atmosphériques. Ils doivent tenir compte de l'influence de ces circonstances et prévoir l'heure exacte où la manœuvre deviendra périlleuse pour les navires stationnant dans le voisinage (même arrêt).

Qu'un capitaine doit, autant que possible, prendre des précautions pour pouvoir parer aux dangers subits même provenant de la faute de tiers et qu'il ne doit pas attendre que le danger soit tellement rapproché que le moindre incident fortuit provoque un sinistre. — Trib. civ. Anvers, 8 juin 1887, Cie anonyme d'armateurs et d'assureurs c. Muller, R. D. M., III, 464.

Qu'il est de principe que le capitaine ne peut être rendu responsable, alors que, mis dans une situation imprévue, se trouvant dans un péril imminent, la manœuvre, qu'il décide pourrait être considérée comme fautive; que cette irresponsabilité doit néanmoins être strictement limitée aux manœuvres du dernier moment. — Bruxelles, 20 novembre 1891, Messageries maritimes c. Sociétés d'assureurs, navires *John B. Maas* et *Niémen*, D. 93. 2. 310. — Bruxelles, 9 juillet 1890, capitaine Ghade c. capitaine Strachan, R. D. M., VI, 316.

Qu'une faute commise au dernier moment, et dans l'affolement qui doit nécessairement accompagner l'imminence du danger, ne peut être considérée comme imputable au capitaine qui a ordonné cette manœuvre inopportune; si elle a eu pour cause une faute lourde préexistante commise par le capitaine de l'autre navire. — Ostende, 11 février 1892, Élisabeth Balls et William Backle c. Aug. Duchesne, R. D. M., X, 313.

Que lorsqu'un abordage est imminent on ne peut imputer à faute à un capitaine d'avoir ordonné le mouvement de barre qu'il

croyait le plus propice pour atténuer la collision, même s'il vient à être démontré que cette manœuvre était inopportune. — Sentence arbitrale belge, 22 juin 1898, R. D. M., XIV, 212.

Que, lorsque le signal de défense a interdit tout mouvement dans un port, le bâtiment qui opère sa sortie malgré cette interdiction commet une faute, quel que soit son tonnage, le règlement des ports sur les signaux d'entrée et de sortie ne faisant aucune distinction à cet égard, et à supposer qu'une tolérance existe en faveur des navires d'un faible tonnage, elle ne saurait s'appliquer à un bâtiment à la remorque; qu'en pareil cas, le navire qui entre avec l'autorisation de l'officier de port remplit toutes ses obligations en tenant sa droite et en marchant à demi-vitesse; qu'il ne commet aucune faute si, ayant aperçu un remorqueur sortant, il n'a pas ralenti de nouveau sa marche ni stoppé ou fait machine en arrière, les évolutions de ce remorqueur ne devant pas le préoccuper en l'état du signal d'interdiction; que par suite l'abordage survenu entre le navire et le navire sortant sous la conduite du remorqueur est imputable uniquement à ce dernier navire, alors qu'aucune faute n'est reprochable au premier, qui, en raison de la distance n'a pu apercevoir à temps le navire remorqué, et qui, dès qu'il l'a aperçu, a fait tout son possible pour l'éviter. — Rouen, 1er août 1894, Cie des Paquebots à vapeur de Caen et capitaine Clément c. Lemire et Monnier Alix et capitaine Renezé, navires *Notre-Dame de Grâce*, *Aimée-Emmanuel* et *Saint-Pierre*, R. D. M., X, p. 402.

Que le capitaine qui prend une flamme de *camp-lihgt* pour un feu de position commet une faute lourde, il est responsable de l'abordage qui en résulte. — Aix, 7 avril 1897, Société générale de transports maritimes à vapeur c. capitaine Stipanovitch et Crédit foncier colonial, navires *Les Andes* et *L'Adèle*, R. D. M., XII, 697.

Qu'un arrêt constatant que le capitaine n'a donné à son vapeur l'ordre de se porter sur le tribord que 10 ou 12 minutes après la perception du feu vert du voilier avec lequel il est entré en collision peut, sans contradiction, déclarer d'une part, que le vapeur était en faute de ne pas s'être écarté de la route du voilier « dès qu'il l'avait aperçu, courant de manière à risquer de se rencontrer », et

d'autre part, lui faire grief d'avoir, en obliquant au dernier moment à tribord, rendu la collision des deux navires inévitable. — Cassation, 30 novembre 1898, Société générale des transports maritimes à vapeur c. Société du Crédit foncier colonial, navires *Les Andes* et *L'Adèle*, *Pand. franç.*, 99. 1. 293.

Que le capitaine d'un vapeur qui évolue dans un port doit prendre toutes les précautions nécessaires; il doit notamment marcher à une vitesse très réduite, et en prévision d'avaries de machines toujours possibles, frapper une amarre pour assurer la bonne direction de ses mouvements et disposer son ancre de façon à la mouiller avec la promptitude nécessaire.

Si le capitaine a négligé ces précautions et marché à une vitesse exagérée, l'abordage se produisant par suite de la rupture d'un boulon de la tête de bielle, n'est pas un cas fortuit, mais est dû à la faute du capitaine. — Trib. co. Havre, 22 décembre 1896, capitaine Petersen c. capitaine Saint-Léger, navires *Latona* et *Calvados*, R. D. M., XII, 463.

Qu'en cas d'abordage entre un vapeur et un voilier, la preuve de la faute du vapeur résulte des rapports de mer des deux capitaines, des déclarations des équipages et de l'avis des experts techniques chargés de relever les circonstances de l'abordage; — que lorsqu'il ressort de ces documents que le voilier, qui croisait la route du vapeur, a maintenu sa route et conservé sa vitesse, comme le prescrit l'article 21 du Règlement international, qu'il avait ses feux de position allumés au moment de la collision, qu'en exécution de l'article 12, devant l'imminence du danger, il a montré des feux provisoires pour attirer l'attention et qu'enfin, s'inspirant de l'article 27, il a au dernier moment fait une manœuvre qui a eu pour résultat d'éviter un plus grave dommage, tandis que le vapeur a violé les prescriptions de l'article 23, en ne signalant pas son changement de route, celle de l'article 28, en ne faisant pas machine en arrière, et que l'erreur d'appréciation des officiers de quart au sujet des feux de l'autre navire dénote un défaut de vigilance, cause de la collision, le vapeur est seul fautif et doit être rendu responsable des conséquences de l'abordage. — Rouen, 26 juin 1900, Cie des Messageries maritimes c. Monnier, navires *La Charente* et *Jeanne d'Arc*, R. D. M., XVI, 165.

Que lorsque deux navires faisant des routes opposées, le feu blanc de l'un a été aperçu de l'autre plusieurs minutes avant que le feu blanc de l'autre ait été aperçu du premier, il y a présomption que, sur celui-ci, le service de la vigie n'était pas régulièrement assuré. Est en faute l'officier de quart qui, dans un passage étroit, ne surveille pas la route avec une diligence particulière. Qu'en conséquence, si cet officier, averti tardivement de la présence d'un navire antagoniste et tiré brusquement de son inattention par le cri de la vigie, a, dans sa précipitation, confondu le feu blanc et le feu vert du navire qui lui a été signalé et transmis au capitaine un avis qui a fait donner par ce dernier un ordre d'où est résulté l'abordage, la responsabilité du sinistre doit être mise à la charge du navire à bord duquel ont été exécutées ces manœuvres. — Trib. civ. Messine, 29 avril 1895, Société des hauts-fourneaux et aciéries de Terni c. Scarpa et Vianello Moro et Caillot et Saint-Pierre, navires *San-Marco* et *Algérien*, R. D. M., XI, 488.

Sur le pouvoir d'appréciation des juges du fond il a été jugé : que les juges du fond ont un pouvoir souverain pour apprécier les causes d'un abordage et décider s'il est ou non dû à une faute. — Cour de cassation, 27 mars 1889, Société anonyme des Chargeurs réunis c. Benraude et C^le^, navire *Ville de Pernambuco*, D. 89. 1. 231. — Cour de cassation, 30 juillet 1889, Mac Laren Crum et C^le^ c. Ollavaria et C , navires *Ardentien* et *Falguera*, S. 91. 1. 389.

§ 3. **Droit comparé. — Faute d'un seul navire.** — Toutes les législations admettent également que lorsque l'abordage est dû à la faute d'un seul des navires, celui-ci est responsable de tous les dommages résultant de l'abordage.

Ainsi le décident :

Le *Code de commerce espagnol*, art. 826. — « Si un navire en aborde un autre, par suite de la faute, négligence ou incapacité du capitaine, du pilote ou de toute autre personne appartenant au navire, l'armateur du navire abordeur supportera les dommages des préjudices causés, après estimation par experts. »

Art. 831. — « Si un navire est forcé d'en aborder un autre, par la faute d'un troisième, l'armateur de ce dernier navire supportera les dommages et les préjudices causés, et le capitaine demeurera civilement responsable vis-à-vis de cet armateur. »

Art. 833. — « Sera considéré comme perdu, par suite d'abordage, le navire qui, après la collision, coule à pic immédiatement; de même que celui qui, obligé de gagner un port pour réparer les avaries occasionnées par l'abordage, se perd pendant le trajet ou se voit obligé de s'échouer pour se sauver. »

Le *Code maritime scandinave* (1), art. 220. — « Si des dommages ont été occasionnés au navire ou à la cargaison, par suite d'abordage, et si quelqu'un se trouvant à bord d'un des navires a causé l'abordage, il doit rembourser tous les dommages et pertes qui en résultent... »

... « En décidant la question d'imputabilité, le tribunal doit surtout prendre en considération si l'on a eu le temps de délibérer ou non. »

Le *Code de commerce néerlandais*, art. 534. — « Si un navire est abordé par un autre, par la faute du capitaine ou des gens de son équipage, le dommage entier causé au navire abordé et à son chargement, doit être supporté par le capitaine du navire qui l'aura causé. »

Art. 539. — « Si, après l'abordage, un navire périt dans la route qu'il a dû prendre vers un port de relâche, pour se faire radouber, la perte du vaisseau est présumée causée par l'abordage. »

Art. 540. — « Si un navire sous voile ou flottant, endom-

(1) Ce Code a été promulgué en Suède par la loi du 12 juin 1891; en Damark, par celle du 1er avril 1892 et en Norvège par celle du 20 juillet 1895.

mage par un abordage un autre navire qui est à l'ancre ou amarré dans un lieu convenable, et que l'abordage ait été fait sans la faute du capitaine ou des gens de l'équipage du navire abordant, le navire qui était à la voile ou qui flottait supportera la moitié du dommage du navire qui était à l'ancre ou amarré et du chargement, sans que ce dernier navire soit tenu des dommages arrivés à l'autre ou à son chargement. Ces dommages sont répartis par forme d'avarie grosse sur le navire et le chargement. Il n'y a pas lieu à ce dédommagement, si le capitaine du navire amarré avait pu prévoir l'abordage ou diminuer le dommage en relâchant ses câbles, ou coupant ses amarres, lorsqu'il a pu le faire sans danger et qu'il ne l'a fait qu'après avoir été requis à temps par le capitaine du navire abordant. »

Art. 541. — « Si un navire chassant sur ses ancres est jeté sur les câbles d'un navire qui se trouve à l'ancre près de lui, et que le capitaine du premier navire coupe les câbles de l'autre et le détache ainsi de ses ancres, de sorte que par cet événement il soit endommagé ou fasse immédiatement naufrage, le navire chassant sur ses ancres est tenu de tout le dommage arrivé à l'autre navire ou à son chargement. »

Art. 544. — « Tout capitaine dont le navire est à l'ancre est responsable des dommages causés par le manque de balises ou bouées à ses ancres, à moins qu'il ne les ait perdues sans sa faute et n'ait pu les remplacer. »

Le *Code de commerce portugais*, art. 665. — « Si le dommage a été causé par la faute de l'un des navires, les dommages seront supportés par le navire abordeur. »

Art. 667. — « Quand l'abordage est causé par la faute du troisième navire et ne pourrait être évité, c'est ce dernier qui est responsable. »

Art. 670. — « Si un navire qui a souffert des avaries à la suite d'un abordage vient à se perdre alors qu'il cherche un port de relâche pour se réparer, sa perte doit être présumée provenir de l'abordage. »

Le *Code de commerce italien*, art. 661. — « Si l'abordage est arrivé par la faute de l'un des navires, les dommages et les pertes qui en dérivent sont à la charge de ce navire... »

Art. 663. — « La responsabilité des navires établie dans les articles précédents laisse intacte celle des auteurs de la faute envers tous ceux qui ont souffert un préjudice et les propriétaires de navires. »

Art. 664. — « Quand un navire a abordé sans sa faute un autre navire, parce que lui-même a été abordé par la faute d'un troisième, toute la responsabilité est à la charge de ce dernier. »

Jurisprudence. — Il a été jugé que :

La loi *anglaise* n'accorde à l'ayant droit d'une personne tuée dans un abordage que la réparation strictement pécuniaire du préjudice subi. La loi *écossaise* accorde en pareil cas, en plus du dommage matériel, une indemnité pour les souffrances morales. — Cour de session d'Édimbourg, 12 novembre 1897, J. W. Burnett et autres c. E. R. Kendrick et autres, navires *Forth* et *Solvay*, R. D. M., XIII, 678.

§ 4. **Faute commune.** — L'abordage peut être dû non pas seulement à la faute d'un seul des capitaines mais à la faute des deux capitaines des navires qui entrent en collision.

Ici encore les juges du fond ont un pouvoir souverain pour apprécier s'il y a ou non faute commune de la part des capitaines et quel est respectivement pour chacun d'eux le degré de gravité de leur faute.

Nous allons donner quelques exemples les plus typiques des cas où il y a faute commune.

Jurisprudence. — Il a été jugé : Que l'abordage est dû à la faute commune des deux capitaines, quand il se produit entre deux navires marchant l un derrière l'autre et que le premier a mouillé sans prendre toutes les précautions nécessaires, tandis que le second ne se tenait pas assez au large du navire qui le précédait et qu'il devait dépasser; mais que la faute commise par le capitaine qui a mouillé sans prendre les précautions voulues, notamment sans arborer le pavillon de mouillage et en se tenant l'arrière au courant est beaucoup plus importante. — Cour d'appel de Bordeaux, 1er décembre 1886, Assureurs c. Scotto et Freemann, abordage du *Kelly* et de *L'Elisa-Anna*, R. D. M., II, 532.

Que lorsque deux vapeurs suivent des routes qui se croisent le capitaine du bâtiment qui suit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire, qu'à défaut, et si un abordage se produit, ledit capitaine doit être déclaré en faute; mais que le capitaine du second navire doit être lui-même déclaré responsable de l'arbordage, lorsque, au lieu de continuer directement sa route conformément à l'article 22 du Règlement international de 1884, il a exécuté au dernier moment une manœuvre qui lui a fait modifier sa direction, que la responsabilité de ce capitaine existe surtout, s'il est en outre établi que, malgré un temps de brume, il marchait avec une assez grande vitesse, et qu'en apercevant le danger, il n'a même pas ralenti sa marche. — Bordeaux, 30 juillet 1888, Pouley Thomas et Cie et chargeurs du Durley c. capitaine Geest, navires *Durley* et *Sirius*, R. D. M., IV, p. 259.

Qu'un capitaine est en faute, quand, appareillant la nuit dans une rade où se trouvent plusieurs navires, et où il peut rencontrer des courants, il ne prend pas la précaution d'avoir ses ancres et ses chaînes toutes prêtes à être mouillées dans le cas où les courants l'entraîneraient vers les navires à l'ancre dans le voisinage; mais que le navire qui est à l'ancre est également en faute s'il ne file pas ses chaînes pour éviter ou amortir autant que possible le choc du navire abordeur : un navire n'étant pas dispensé

de toute manœuvre pour éviter un abordage par cela seul qu'il est à l'ancre. — Cour d'appel d'Aix, 15 décembre 1870, Corsetto c. Canton, *Rec. de Mars.*, 71.1.78.

Qu'on doit attribuer à la faute commune des deux capitaines l'abordage survenu la nuit entre deux barques de pêche naviguant à contre-bord, lorsque, l'un ne surveillait pas suffisamment, et l'autre n'avait pas allumé ses feux de couleur. — Cour de Caen, 20 février 1895, Le Perechey c. Couyère, R. D. M., X, 770.

Que le navire qui, la nuit, n'a pas allumé son feu de position réglementaire en tête du mât, a commis une faute lourde qui ne peut être atténuée par la suspension d'une lanterne à babord de l'étrave, jusqu'à fleur d'eau, que cependant le capitaine qui, alors que l'obscurité n'était que très relative, et qu'il se trouvait dans un parage très fréquenté, n'a pas aperçu ce navire, a manqué de vigilance, et a aussi commis une faute, mais beaucoup moins lourde; que les suites de l'abordage survenu dans ces conditions doivent être mises à la charge des deux capitaines, mais pour une proportion plus forte à la charge du premier. — Trib. civ. Anvers, 20 juin 1895, Potters c. capitaine Hardenbold, navires *la Patience* et *Antverpen*, R. D. M., XI, 231.

Sur le pouvoir d'appréciation des juges du fond il a été jugé que :

Les juges du fond décident souverainement qu'un abordage est le résultat de fautes commises dans la direction des deux navires. — Cour de cassation, 30 juin 1879, Cie Messageries maritimes c. Cie Transatlantique, navires *Louisiane* et *Gironde*, S. 81. 1. 109.

Que les juges du fond ont un pouvoir souverain pour apprécier si la faute est égale de la part des deux navires. — Cour de cassation, 5 avril 1886, Parkes c. Hutchison, navires *Niobé* et *Stokesley*, S. 86. 1. 272.

§ 5. **Droit comparé.** — 1° *Réparations des dommages subis par le navire.* — Le système de la répartition des indemnités proportionnellement au degré de gravité de la faute de chacun des deux capitaines est admis :

Par la *loi belge du 21 août 1879*, art. 229. — « S'il y a

faute commise à bord des navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires dans la proportion de la gravité qu'ont eue les fautes respectivement constatées comme causes de l'événement. »

Par le *Code de commerce portugais*, art. 666. — « Si les deux navires sont en faute, on fait une masse des préjudices soufferts, et ils sont supportés par les deux navires à proportion de la gravité de la faute qui leur est respectivement imputable ».

Par le *Code maritime scandinave*, art. 220. — « ... Si l'abordage provient de la faute des deux parties, le tribunal, prenant en considération la nature de la faute commise des deux côtés, fixera, s'il y a lieu, l'indemnité qui devra être payée par une des parties, on décidera si chacun des navires supportera le dommage en ce qui le concerne. En décidant la question d'imputabilité, le tribunal doit surtout prendre en considération si l'on a eu le temps de délibérer ou non. »

Par le *nouveau Code de commerce allemand*. — L'art. 737 du nouveau Code, admet qu'en cas d'abordage par faute commune, l'obligation de réparer le dommage et l'étendue de l'indemnité dépendent des circonstances, spécialement de la mesure dans laquelle l'abordage a été causé par la faute des personnes de l'un ou de l'autre équipage.

En Allemagne le Code de commerce de 1861, est remplacé par un nouveau Code promulgué le 10 mai 1897, et qui, dans la plupart de ses dispositions n'est entré en vigueur que le 1er janvier 1900, en même temps que le nouveau Code civil promulgué en 1896. Dans le nouveau Code, le Livre IV, articles 474 à 905, est consacré au commerce de mer; les changements qu'il apporte au droit mari-

time sont peu nombreux, car les réformes ont été pour cette matière, remises à une date ultérieure.

D'autres législations admettent que chacun des navires doit supporter ses dommages, sans répétition possible contre l'autre. Ce second système est adopté : — par le *Code de commerce néerlandais*, art. 535. — « Si l'abordage a eu lieu par la faute des deux capitaines ou des gens des deux équipages, chaque navire supportera ses propres dommages. »

Par le *Code italien*, art. 662. — « ... S'il y a faute commune, chacun supporte les dommages et les pertes qu'il a soufferts, sans avoir droit à répétition. »

Jurisprudence. — Jugé en ce sens qu'en cas d'abordage causé par la faute commune, les propriétaires, les armateurs, le capitaine et les assureurs de l'un des navires n'ont aucun recours contre les armateurs de l'autre navire. Il en est ainsi même si la faute de l'équipage de ce dernier navire est plus grave que la faute de l'équipage du premier navire. Mais les assureurs du chargement et les gens de l'équipage qui n'ont commis aucune faute ont droit à une indemnité (C. Gênes, 10 décembre 1894, Fraissinet et Cie c. Société mutuelle Camogline, navire *Saint-Marc*, S. 96. 4. 9, et la note).

Par le *Code de commerce espagnol*, art. 827. « Si l'abordage est imputable aux deux navires, chacun supportera le dommage qu'il a subi... »

Ce système est également admis par les Codes de la République Argentine (art. 1263), de l'Uruguay (art. 1434), du Chili (art. 1130), du Venezuela (art. 634).

Un troisième système qui répartit l'avarie par part égale entre les deux navires est admis en Grande-Bretagne et dans ses cours d'amirauté coloniales (Loi du 5 août 1873,

sur l'établissement d'une Haute-Cour de justice), ainsi que dans les cours d'amirauté des États-Unis.

Enfin un quatrième système qui fait une masse des dommages soufferts et les répartit dans une sorte de règlements d'avaries communes, proportionnellement à la valeur respective des navires est consacré par les Codes maritimes turc (art. 249) et égyptien (art. 242).

2° *Réparation des dommages subis par les cargaisons.* — Plusieurs législations admettent que les navires en faute sont solidairement responsables des dommages survenus aux cargaisons, c'est ce que décident:

Le *Code de commerce espagnol*, art. 827. — « Si l'abordage est imputable aux deux navires, chacun supportera le dommage qu'il a subi, et tous deux répondront solidairement des dommages et préjudices causés à leurs cargaisons ».

Par le *Code de commerce italien*, art. 662. — « ... S'il y a faute commune, chacun supporte les dommages et les pertes qu'il a soufferts, sans avoir droit à répétition. Toutefois, chacun est tenu solidairement de la réparation des dommages et des pertes causés à la cargaison... ».

Jurisprudence. — Jugé en ce sens, qu'en cas d'abordage par faute commune, chaque navire est solidairement responsable pour le tout. — Trib. civ. Messine, 29 avril 1895, Société des Hauts-Fourneaux et aciéries de Terni c. Scarpa et Vianello Morot et Caillot et Saint-Pierre, navires *San-Marco* et *Algérien*, R. D. M., XI, 488.

Le même système est également admis par le Code roumain (art. 674), en Allemagne et en Belgique.

En Grande-Bretagne, le chargeur peut réclamer la totalité du dommage à l'armateur du navire sur lequel se trouvaient ses marchandises, il ne peut, au contraire, en

réclamer que la moitié à l'armateur de l'autre navire.

En Hollande les chargeurs n'ont d'action que contre l'armateur du navire sur lequel se trouvent leurs marchandises (art. 535; C. civ.).

§ 6. **Abordage mixte ou douteux.** — En réalité, un abordage ne peut être que fortuit ou provenir de la faute de l'un des capitaines ou de la faute de tous les deux. Cependant le Code de commerce a emprunté à l'ordonnance de 1681 une troisième espèce d'abordage : l'abordage mixte ou douteux. Dans ce cas, le juge, embarrassé pour prononcer les responsabilités, et ne pouvant arriver à se faire une opinion précise, fait masse des dommages qui doivent être supportés et les répartit ensuite par moitié entre les deux navires. *Tel fut*, dit un ancien auteur, *le jugement reconnu tout juridic du sage Roy Salomon, qu'il donna sur la question d'entre deux mères.* Il est possible que le jugement de Salomon ait été considéré comme très juridique par certains esprits, mais il est plus difficile d'appliquer cette qualification au § 3 de l'article 407 du Code commerce. En somme, le législateur de 1807 n'a pu arriver à se dégager complètement de l'opinion admise sous l'empire de l'ordonnance, cependant il en a restreint la disposition.

Aux termes de l'ordonnance, le partage par moitié avait lieu toutes les fois qu'il n'y avait pas preuve d'une faute, aujourd'hui le § 3 de l'article 407 ne peut trouver son application qu'en cas de doute soit sur la cause de l'abordage, soit sur le point de savoir quel est celui des capitaines dont la faute a causé l'abordage. En conséquence, l'abordage est douteux ou mixte « quand il y a incertitude sur les causes réelles de l'abordage, et que les juges, tout en ayant la conviction que l'accident n'est pas fortuit, ne peuvent arri-

ver à déterminer avec certitude quel en est l'auteur.

Précisons donc la portée du texte de l'article 407 : « S'il y a doute sur les causes de l'abordage... » On a soutenu que cette disposition du Code viserait non pas l'hypothèse où il y a doute sur le point de savoir si l'abordage est dû à un cas fortuit ou à une faute, mais seulement celle où il y a doute sur le point de savoir si l'abordage est dû à la faute de l'un ou de l'autre des capitaines; en d'autres termes l'article 407, § 3 n'apporterait aucune dérogation au principe du droit commun : que la faute ne doit pás se présumer; l'abordage serait présumé fortuit tant que la preuve d'une faute ne serait pas rapportée. Mais étant établi que l'abordage ne peut être dû qu'à une faute, il peut y avoir doute sur le point de savoir si cette faute doit être imputée à l'un ou à l'autre des deux capitaines et ce serait seulement de cette hypothèse dont s'occuperait ce texte.

Cette opinion a été condamnée par la Cour de cassation et abandonnée par la doctrine; le texte de l'article 407 est formel, il parle de doute *dans les causes* de l'abordage, on ne peut donc soutenir qu'il doit être restreint à l'hypothèse où l'incertitude porte sur l'imputabilité de la faute et non à celle où elle porte sur l'existence même de la faute, on doit donc dire qu'il y a abordage douteux toutes les fois qu'on ne peut, d'une façon certaine, dire que l'abordage est dû à un cas fortuit ou à une faute.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : l'article 407, § 3, contient une disposition générale qui s'applique à tous les cas dans lesquels il y a doute dans les causes de l'abordage, soit que ce doute existe quant au fait qui a été la cause de l'abordage, cas fortuit ou faute, soit qu'il existe quant aux auteurs d'une faute alléguée. — Cour de cassation, 30 juin 1875, Basily et Va-

lieri c. Andersen, navires *la Thétis* et *L'Argentina-Emma*, D. 75. 1.403.

Que si un navire placé à l'endroit le plus étroit du port a été abordé par un autre navire entrant ou sortant et qu'il n'est pas prouvé, ni que le navire abordé ait cherché à se retirer, ni que l'autre navire avait causé l'abordage par sa faute, il y a lieu de déclarer l'abordage douteux. — Trib. de comm. du Havre, 22 janvier 1856, Hospices c. Masurier le jeune, navires *Saint-Jean* et *Paulista*, Rec. du Havre, 1856. 1. 37.

Qu'un abordage survenu par un temps beau et clair et une mer belle entre deux navires qui avaient eu le temps très suffisant de s'observer ne peut avoir le caractère d'abordage fortuit, indépendant de toute participation humaine, ainsi que le serait un abordage produit par la tempête, une brume intense ou toute autre cause accidentelle ou imprévue et que s'il ne peut être attribué à la faute particulière de l'un des deux capitaines, il constitue un abordage douteux. — Trib. de comm. de Marseille, 20 mars 1893, Société générale des transports maritimes c. Cyprien Fabre et Cie, abordage de *l'Alsace* et du *Foria*, Rec. de Marseille, 1893. 1. 130.

Qu'un abordage doit être considéré comme douteux lorsque les indications fournies par les témoins de l'enquête et de la contre-enquête laissent planer une incertitude complète sur les causes réelles et les circontances de fait qui ont précédé et accompagné la collision. — Trib. de comm. de Marseille, 23 décembre 1887, Robert Lafon c. Cie Péninsulaire orientale, navires *Magali* et *Chusan*, R. D. M., III, p. 589.

Qu'il y a lieu de considérer comme douteuses les causes d'un abordage survenu entre deux navires dépourvus de leurs feux réglementaires, alors qu'aucune circonstance ne révèle qu'il y a en faute de la part de l'un des capitaines plutôt que de la part de l'autre. — Trib. de comm. du Havre, 18 avril 1859, Sies c. Bertin et Barley et Cie, navires *la Sainte-Marthe* et *Britannia*, Rec. de Nantes, 1859. 2. 82.

§ 7. **Droit comparé.** — *La loi belge* du 21 août 1879 n'a pas parlé de l'abordage douteux, le laissant sous l'empire

des principes généraux du droit, c'est-à-dire laissant au demandeur la charge de prouver que l'abordage est dû à une faute du défendeur. La même solution est admise :

Par le *Code de commerce allemand*, art. 736 et 737.

Par le *Code de commerce italien*, art. 662. — « Si on ne sait pas quel est celui des navires abordés auquel est imputable la faute... chacun supporte les dommages et les pertes qu'il a soufferts, sans avoir droit à répétition. Toutefois, chacun est tenu solidairement de la réparation des dommages et des pertes causés à la cargaison et des indemnités dues pour les blessures faites aux personnes suivant les dispositions des deux articles précédents. »

Par le *Code de commerce portugais*, art. 668. — « S'il y a des doutes sur la question de savoir auquel des navires l'abordage doit être imputé, ils supportent chacun les dommages qu'ils ont éprouvés, mais répondent solidairement des dommages causés aux cargaisons et des indemnités dues aux personnes. » — Art. 669 — « L'abordage est présumé fortuit à moins que les règlements généraux sur la navigation et les règlements spéciaux du port n'aient pas été observés. »

Par le *Code de commerce espagnol*, art. 828.

Par le *Code maritime scandinave*, art. 221. — « Si l'abordage est la suite d'un événement malheureux, ou s'il ne peut pas être constaté qu'il a été causé par la faute d'une des deux parties, chaque navire supporte les dommages en ce qui le concerne. »

Par le *Code maritime finlandais*, art. 155.

Par le *Code de commerce roumain*, art. 674. C'est également le système admis en Grande-Bretagne et dans les États-Unis d'Amérique.

Un autre système est adopté par le *Code de commerce*

néerlandais, qui dispose, art. 538. — « Lorsque ni la faute ni l'accident fortuit ne peuvent être prouvés et qu'ainsi il y a doute sur les causes de l'abordage, le dommage survenu aux navires et aux chargements sera réuni en une seule masse, et supporté par chacun d'eux en proportion de la valeur respective des navires et de leurs chargements. Ce dommage est réparti par forme d'avarie grosse sur chaque navire et sur chaque chargement. » Le même système est consacré par le *Code de commerce argentin* (art. 1264). Le *Code de commerce chilien* (art. 1133) décide que dans cette hypothèse les dommages se partagent par moitié.

§ 8. **Éléments permettant aux tribunaux d'apprécier quelle a été la nature de l'abordage.** — Pour apprécier les circonstances dans lesquelles s'est produit un abordage, les tribunaux ont tout d'abord les registres de bord et le rapport de mer de chacun des capitaines. Les juges ou les consuls qui conformément aux articles 246 et 247 du Code civil reçoivent ces rapports de mer, et procèdent à l'interrogatoire de l'équipage et des passagers, doivent déjà préparer par ces interrogatoires tous les éléments d'une enquête sérieuse. Tout capitaine français ou étranger, est tenu dans les 24 heures de son arrivée de déposer son rapport de mer (art. 242 et s., C. co.). Le rapport de mer, lorsqu'il est régulier, fait foi des énonciations qu'il contient, mais la preuve contraire est toujours possible ; de son côté le capitaine peut pour corroborer l'exactitude des énonciations de son rapport, employer tous les modes de preuve. Les tribunaux peuvent, en outre, s'appuyer sur les constatations faites soit par la commission des naufrages, soit par les autres juridictions disciplinaires ou pénales devant lesquelles auront comparu les capitaines ; enfin ils peuvent recourir

à des enquêtes, interroger tous ceux qui ont été témoins des faits : les gens de l'équipage et les passagers...

On admet que les tribunaux doivent considérer comme éléments de preuve les enquêtes auxquelles il a été régulièrement procédé à l'étranger.

L'abordage comme tous les sinistres maritimes doit faire, de la part des autorités maritimes, l'objet d'une enquête approfondie, les formalités de cette enquête sont réglées par une circulaire du ministre de la Marine aux chefs des services nautiques, en date du 18 mai 1860; les enquêtes avaient déjà été prescrites par l'ordonnance sur la marine marchande du 24 août 1681, livre IV, titre IX, art. 18 et par l'ordonnance du 29 octobre 1833. C'est là, dit la circulaire de 1860, un des devoirs les plus importants des commissaires de l'inscription maritime et des consuls, il ne faut négliger aucun moyen d'arriver à la découverte de la vérité, l'enquête doit être aussi approfondie que possible. Elle doit comprendre comme principaux éléments, l'examen du navire ou de ses débris par des experts assermentés, l'examen des papiers du bord, et notamment du journal des procès-verbaux d'avaries, l'interrogatoire des hommes de l'équipage et des passagers, qui ne doivent pas seulement être invités à rapporter ce qu'ils ont entendu, vu ou pensé, mais qui doivent être pressés de questions multiples sur toutes les circonstances du sinistre. Les commissaires de l'inscription maritime et les consuls doivent se faire assister de personnes possédant les connaissances techniques nécessaires.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : Lorsqu'à la suite d'un abordage, le tribunal se trouve en présence de deux rapports de mer contradictoires, il doit donner la préférence à celui qui a été régulièrement déposé et affirmé immédiatement après le sinistre,

et que viennent confirmer les conclusions de l'expertise faite pour évaluer le dommage, il ne peut fonder sa décision sur les déclarations d'un rapport déposé longtemps après l'accident et dans lequel apparaissent de nombreuses contradictions. — Trib. civ. Marseille, 29 novembre 1899, Cyprien Fabre et Cie c. Shell transport and trading Co, navires *Druentia* et *Putan*, R. D. M., XV, 782.

Que l'enquête demandée à l'appui d'une action en dommages-intérêts formée à la suite d'un abordage, ne peut être ordonnée, lorsque les faits cités en preuve, tels que la défectuosité des cloisons étanches, des canots et autres appareils de sauvetage, le choix d'une route anormale, sont ou démentis d'avance par les certificats de visites, les rapports et les circonstances du fait, ou sans pertinence, en ce sens qu'ils n'auraient pu exercer aucune influence sur l'événement. — Cour de Paris, 18 janvier 1900, Vve Résal c. Cie Générale transatlantique, navire *La Bourgogne*, R. D. M., XV, 598.

Que le rapport de mer régulièrement dressé par le capitaine fait foi de son contenu et spécialement en ce qui concerne la rencontre du navire avec un autre bâtiment et de ses suites, tant que la preuve contraire n'a pas été administrée; et que cette preuve contraire ne saurait résulter du fait que le capitaine n'a indiqué dans son rapport ni le nom, ni le tonnage du bâtiment qu'il a rencontré, cette omission s'expliquant et se justifiant par la double circonstance qu'il faisait nuit et qu'il régnait une brume épaisse au moment de la rencontre des deux navires. — Rennes, 29 février 1892, Clark et Pernice c. Banque des consignations, navire *Ardaurigh*, D. 92. 2. 295.

Que c'est par la confrontation des deux rapports de mer et par l'appréciation de la possibilité et de la sincérité des faits qui y sont relatés réciproquement que le tribunal doit asseoir son opinion ; qu'en cas d'abordage et de contradiction entre ces deux documents, l'erreur de fait, prouvée dans l'un des rapports fait tomber la foi qui lui est due et doit faire admettre comme exact le rapport adverse. — Trib. civ. Marseille, 5 mars 1885, capitaine Balestrino c. capitaine Paré et divers, abordage du *Sénégal* et du *Giuseppe*, R. M., 1885. 1. 124.

Que le rapport de mer reconnu exact par l'équipage, affirmé devant le juge de paix, fait foi tant qu'il n'est pas infirmé par la preuve contraire provenant soit des tiers soit du livre de bord; que les conclusions contraires, prises à l'audience par le capitaine ou l'armateur ne peuvent en modifier les termes. — Rennes, 12 février 1890, Adam c. Vve Cafantan et Cie, D. 1892. 2. 225.

Que le rapport de mer du capitaine vérifié conformément à l'article 247 du Code de commerce fait foi en justice jusqu'à preuve contraire; et que ses constatations ne sauraient être détruites par la déclaration d'une expertise reposant sur de simples suppositions. — Cour de Bastia, 1er février 1892, Faillite Morillet et Cie et Buscia c. Massel, D. 1892. 2. 152.

Qu'en cas d'abordage et de contradiction entre les deux rapports de mer, on doit tenir pour vraies les allégations de celui qui indique en termes précis la position, le moment où l'autre navire a été aperçu, la route suivie, le point et l'instant exact du choc, préférablement aux allégations de celui qui, donnant la situation d'une manière approximative, ne dit rien des autres points ci-dessus. — Aix, 12 novembre 1889, capitaine Mancini c. capitaine Klein, abordage du *Regina* et du *Sourabaya*, R. D. M., V, 357.

Que lorsqu'il s'agit d'apprécier les responsabilités d'un abordage, c'est principalement et avant tout dans les rapports de mer réguliers des deux capitaines que les juges doivent puiser leurs éléments de conviction; qu'entre ces deux rapports, celui qui relate avec précision les détails de l'accident doit être préféré à celui qui ne les mentionne que d'une manière plus vague et moins précise; que le tribunal chargé d'apprécier les responsabilités doit, tout d'abord, puiser, dans les documents qui émanent des capitaines et dont ils ne sauraient, par suite, récuser les mentions, les éléments nécessaires à sa décision, en les comparant et en les contrôlant l'un avec l'autre; que le tribunal n'est lié ni par les enquêtes administratives, ni par les décisions disciplinaires qui constituent cependant de sérieux éléments d'information. — Trib. de comm. de Marseille, 1er avril 1890, Assureurs c. Messageries maritimes, vapeurs *Anadyr* et *Oxus*, M. 1890. 1. 185.

Que lorsqu'il s'agit de rechercher les causes d'un abordage,

les énonciations des rapports de mer réguliers et non démentis par les circonstances de la cause, doivent l'emporter sur toutes les autres appréciations ou présomptions quelque graves qu'elles puissent être; que ce sont là les seuls documents sur lesquels une appréciation de la conduite des deux capitaines doive s'appuyer; que les affirmations qu'ils contiennent doivent être légalement considérées comme sincères et vraies; que spécialement, lorsque la minute précise de l'accident a de l'importance, qu'un des rapports de mer la fixe avec précision et est confirmé quant à ce par les résultats d'une enquête, et que l'autre rapport de mer, indiquant un autre moment, ne le fait que d'une manière approximative, on ne saurait, sans tomber dans l'arbitraire, prendre une moyenne entre ces deux instants, et on doit s'en référer à celui des deux rapports qui détermine avec précision le moment où l'abordage s'est produit. — Trib. de comm. de Marseille, 30 janvier 1888, Fraissinet et Cie c. Cie générale Transatlantique, navires *Asie* et *Ajaccio*, Rec. de Marseille, 1888. 1. 154 confirmé par Aix, 20 juin 1888, R. D. M., IV, 142.

Que le capitaine étranger plaidant devant un tribunal français peut, pour dégager sa responsabilité, invoquer son rapport de mer, même quand le rapport a été fait d'après les formalités prescrites par la loi de son pays; que notamment un capitaine anglais peut invoquer les dépositions de son équipage faites, soit devant le *sollicitor* de Londres, commissionné pour recevoir les serments concernant la Haute-Cour de judicature d'Angleterre, soit devant le principal officier de la douane de Londres commissionné à cet effet par le *Board of Trade*. — Tr. civ. Dunkerque, 14 décembre 1886, Forges et hauts-fourneaux d'Anzin c. Le Corksteam et Cie et assureurs, R. D. M., II, 550.

Que le rapport de mer régulièrement déposé par le capitaine, établissant les causes et les conséquences d'un abordage, élève en sa faveur une présomption qui ne peut être détruite que par la preuve contraire; que la voie d'eau qui ne s'est manifestée que plusieurs jours après l'abordage et l'échouement du navire, doit néanmoins être considérée nomme une conséquence de cet échouement, lorsque, d'une part, le rapport de mer implique cette conséquence, et que, d'autre part, le contraire n'est pas formelle-

ment établi. — Trib. com. Havre, 18 septembre 1889, capitaines Leret et Lenormand c. capitaines Laminy et Waston, navires *Calvados* et *Dunelin*, R. D. M., V, 372.

Que les Tribunaux ne sont pas tenus de s'arrêter aux rapports de mer des capitaines étrangers lorsqu'ils ne leur offrent pas un caractère de véracité suffisante; que les rapports de mer n'ont d'autre valeur que celle d'un document d'information qui peut être combattu par la preuve contraire. — Trib. com. Havre, 18 mars 1873, Ménage c. le capitaine Dobbyn, navire *Bullfa*, H. 1873. 1. 116. — Rouen, 13 août 1873, Massey et Sawyer c. Chrystie, vapeur *Northumbria*, Rec. du Havre, 1873. 2. 270.

Qu'en cas d'abordage, les hommes d'un équipage engagés au voyage ne sont pas reprochables, qu'ils ne doivent pas être assimilés aux serviteurs ou domestiques, surtout lorsque le voyage est terminé; qu'en outre, on ne peut reprocher, en cette matière, un témoin qui a procédé à une expertise dans la cause, ce dernier ne pouvant, de ce chef, être considéré comme ayant donné un certificat sur les faits du procès. — Bruxelles, 28 mars 1891, capitaine Marnick c. capitaine Pohle, navires *Melville* et *Preussen*, Pasicrisie Belge, 1892. 2. 145.

Que les enquêtes faites par les autorités compétentes étrangères sur les circonstances d'un abordage ont pour les tribunaux italiens la valeur d'éléments de preuve. — Trib. civ. de Naples, 5 juin 1899, Marie-Louise Delaunoy et autres c. Maresco, navires *Charlotte* et *Orienti*, R. D. M., XV, 524. — Cour de cassation de Naples, 27 février 1899, Henderson Wothers et Holme et C° c. les naufragés de *l'Utopia*, navire *Utopia*, R. D. M., XIV, 841.

CHAPITRE III

RÈGLEMENT INTERNATIONAL DU 21 FÉVRIER 1897

GÉNÉRALITÉS

Avec le développement de la marine à vapeur le nombre des abordages augmenta considérablement en même temps que les abordages avaient des conséquences beaucoup plus désastreuses. Pour porter remède à cette situation, on sentit qu'il était nécessaire d'adopter une réglementation internationale sur les mesures à prendre par les navires, pour éviter les abordages.

Dès 1848, la France et l'Angleterre s'étaient entendues pour l'application d'un règlement commun sur l'éclairage des navires à vapeur; mais il y avait lieu d'étendre ces prescriptions aux navires à voiles, et en France un décret du 17 août 1852, correspondant à un acte de l'Amirauté Britannique du 1er mars 1852 édicta des instructions sur l'usage et la disposition des feux. Ces instructions furent refondues et complétées par un règlement promulgué en Angleterre, le 24 février 1858 et en France le 28 mai 1858, ce règlement comprenait trois parties : « Prescription à suivre par tous les temps, entre le coucher et le lever du soleil. — Prescription à suivre par les temps de brume, de

jour et de nuit. — Dérogations permises aux petits navires à voiles en ce qui concerne les signaux lumineux. »

Mais pour que les mesures ordonnées fussent efficaces, il était nécessaire que toutes les nations maritimes s'y conformassent, aussi prépara-t-on un nouveau projet de règlement qui fut soumis à toutes les nations maritimes et obtint leur adhésion; ce règlement international fut promulgué en France par le décret du 25 octobre 1862 et fut rectifié partiellement le 26 mai 1869 et le 28 octobre 1873. De nouveaux règlements furent promulgués le 4 novembre 1879 et le 1er septembre 1884.

Le règlement actuellement en vigueur est celui du 21 février 1897, rendu applicable à partir du 1er juillet 1897. Ce règlement reproduit les dispositions arrêtées à la fin de l'année 1889 par la conférence maritime internationale de Washington, modifiées par un certain nombre d'amendements qui y ont été ensuite apportés et qui ont été approuvés d'un commun accord entre les gouvernements des puissances intéressées.

Les règles relatives aux feux des bateaux de pêche, qui devaient prendre place à l'article 9, ont dû être réservées, faute d'entente actuelle entre les gouvernements; pour ces bateaux, les dispositions de l'article 10 du règlement de 1884 restent provisoirement en vigueur.

D'autre part des dispositions également provisoires prévoient l'éclairage des chalutiers, qui, jusqu'alors n'avaient été en France l'objet d'aucune réglementation spéciale.

Le règlement du 21 février 1897 dit au début de ses dispositions préliminaires « ... le présent règlement devra être suivi par tous les navires de la marine nationale et par ceux du commerce dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer ». Mais

l'article 30 ajoute : « Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque ».

Jurisprudence. — Il a été jugé en ce sens que : les prescriptions du règlement international ne sauraient servir de règle invariable de conduite dans un fleuve comme la Loire, dont le cours déjà sinueux, se complique encore des sinuosités d'un chenal sujet à de fréquents déplacements, et qu'en conséquence dans une telle navigation la règle fondamentale est la règle de tribord. — Civ. cass., 30 novembre 1898, Société navale de l'Ouest c. Lesourd, navires : *Saint-Marc*, *Saint-Jules* et *Rhône*, R. D. M., XIV, 449, Pand. Franç., 1899. 1. 497.

Que d'après les principes juridiques universellement admis, il convient d'appliquer aux manœuvres faites dans les eaux étrangères, les règlements édictés dans les pays où elles ont lieu. Que les dispositions du règlement fluvial néerlandais de 1892, aussi bien que celles du règlement maritime néerlandais obligent le vapeur à s'écarter de la route du voilier, et celui-ci à continuer sa route; elles imposent au vapeur l'obligation de diminuer de vitesse, stopper et battre en arrière en cas de nécessité. — Sentence arbitrale Belge, 22 juin 1898, R. D. M., XIV, 212.

Que le règlement international du 21 février 1897 est applicable non seulement en pleine mer, mais encore dans les ports, pourvu que ses dispositions ne soient pas contredites par les règlements et les usages locaux. — Trib. civ. Marseille, 30 janvier 1900, Ybarra et Cie c. Cie de navigat. mixte, navires *Cabo Penas* et *Le Tell*, R. D. M., XV, 464. — Trib. civ. Anvers, 26 juin 1899, capitaine W. S. Giles c. capitaine Pierre Mathieu et autres, navires *Larnaca* et *Prince Albert de Belgique*, R. D. M., XV, 485.

Le règlement international du 21 février 1897, est applicable aux navires de guerre, mais est-il applicable au cas où un navire isolé rencontre une escadre? L'affirmative

semble bien résulter des travaux préparatoires du règlement de 1897. En effet, au congrès international de Washington, les députés de la Grande-Bretagne ayant proposé d'interdire par temps clair à tout navire d'essayer de croiser la route sur l'avant des navires tête de ligne ou de groupes d'une escadre de bâtiments de guerre, marchant en ordre régulier, un délégué français, le commandant Bertrand, fit repousser cette proposition en faisant remarquer les dangers que présenterait pour la navigation ce privilège accordé à la marine de guerre et qu'il en résulterait que les navires de guerre ne prendraient plus aucune précaution et pourraient troubler en bien des cas la navigation de commerce.

§ 1. **Ce qu'on entend par : « navires à voile », « navires à vapeur », « navires en marche ».** — La distinction entre les navires à voiles et les navires à vapeur a, comme on le verra par l'exposé des dispositions du règlement une très grande importance, aussi était-il nécessaire d'en donner une définition précise. — Le règlement de 1897 dispose à ce sujet : « Dans les règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile et non à la vapeur, doit être considéré comme un navire à voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur. »

Le mot navire à vapeur doit comprendre tout navire mû par une machine.

Le règlement définit également ce qu'on doit entendre navire en marche : « Un navire fait route ou est en marche, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué ».

§ 2. **Règles concernant les feux. — Généralités. — Feux de rechange.** — La première partie du règlement

est consacrée aux feux, et donne tout d'abord, une disposition préliminaire sur leur visibilité : « Le mot visible, dans ces règles, lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire, avec une atmosphère pure. »

Le premier chapitre donne des dispositions générales sur les feux. — L'art. 1 dispose : « Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et pendant cet intervalle on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits. »

Cet article doit être complété par le règlement du 17 août 1852, ayant pour but de préciser l'usage des feux et par les instructions jointes à ce règlement: « La manière d'établir les feux de couleur, visant ces instructions, doit être l'objet d'une attention particulière. Ces feux devront être pourvus d'un écran en dedans du bord, de manière à empêcher qu'on puisse les apercevoir autrement que droit devant. Ceci est très important, car sans les écrans ou une installation particulière des fanaux en tenant lieu, aucune combinaison des feux de côté ne saurait donner une indication précise de la route suivie par le navire. Dans tous les cas, on verra clairement que, dans quelque position que les navires puissent se trouver pendant la nuit, les feux colorés leur indiqueront réciproquement et instantanément leur route, c'est-à-dire que chacun d'eux saura si l'autre marche sur lui directement, ou lui passe par le travers à tribord ou à babord. Cette indication est tout ce que l'on peut demander pour mettre les navires en état de naviguer par la nuit la plus sombre, avec presqu'autant de sécurité qu'en plein jour; indication faute de laquelle ont eu lieu tant de déplorables accidents. »

On doit décider que non seulement les navires à la mer

doivent être pourvus des feux réglementaires, mais ils doivent avoir en outre des feux de rechange. Ils doivent en effet être armés de toutes les précautions possibles destinées à les mettre à même d'éviter les collisions. C'est à tort selon nous que certaines décisions de jurisprudence et quelques auteurs se sont montrés peu sévères sur ce point. On a dit, il est vrai, qu'il ne faut pas ajouter au règlement et que, celui-ci ne prescrit pas d'avoir des feux de rechange, mais le bris d'un fanal, par un coup de mer, est une chose qu'il faut toujours prévoir et la prudence commande de se munir de fanaux de rechange pour parer à cette éventualité.

Nous donnerons sur les dispositions du règlement les décisions de jurisprudence de nature à en faire comprendre l'esprit et la portée, en choisissant parmi les décisions antérieures à 1897 celles qui trouvent encore leur application sous l'empire du nouveau règlement.

Jurisprudence. — Il a été jugé, que le capitaine qui naviguant la nuit, et n'ayant point à bord de feu réglementaire, a été victime d'un abordage avec un autre navire, lequel était muni de ses feux, se trouve dénué de toute action à l'encontre du capitaine de navire avec lequel il s'est abordé. — Trib. de comm. du Havre, 10 juin 1856, capitaine Durand c. capitaine Day, sloop, *le Juste* et steamer *Levant*, H. 1856. 1. 182.

Que le remorqueur qui n'a pas en position son feu vert et son feu rouge et n'a présenté qu'un feu blanc, alors qu'il n'était pas au mouillage, qui a ainsi induit en erreur un autre steamer en ne lui permettant pas de se rendre exactement compte de la position qu'il avait, de la direction de sa marche et de celle de ses manœuvres et notamment de la distance qui les séparait l'un de l'autre, manque aux obligations imposées par les règlements maritimes. — Bruxelles, 20 novembre 1891, Messageries maritimes c. Société d'assurances, navires *John B.* et *Maas Niémen*, D. 1893. 2. 310.

Que l'absence de feux à bord d'un bateau-pilote n'est pas une cause suffisante pour lui enlever tout recours contre le navire à l'occasion de l'abordage ayant entraîné la perte du pilote, s'il est démontré qu'il faisait clair de lune, que le navire avait distinctement aperçu le bateau-pilote, qu'il y a eu hésitation dans des manœuvres en l'attendant; en ce cas nonobstant cette absence de feux l'abordage peut être déclaré douteux et le navire condamné à payer la moitié de la perte. — Trib. de comm. du Havre, 31 août 1866, pilote Angevin c. capitaines Jachariassen et Erichsen, navires *Lyne* et batean pilote n° 24, H. 1867. 1. 10.

Qu'un navire à vapeur s'approchant de l'autre bâtiment de manière à entraîner le risque d'un abordage, peut être justifié d'avoir laissé ses machines marcher en avant à toute vitesse quand il est mis en danger par le capitaine de l'autre bâtiment qui n'a pas exposé à la place régulière un de ses feux, tout en allumant l'autre à la place requise. — Angleterre, Haute-Cour, div. d'amirauté, 21 novembre 1882, *The Benarès;* rapporté par Clunet 1884, p. 76.

Qu'un bateau naviguant pendant la nuit dans les eaux maritimes de l'Escaut doit être pourvu des feux prescrits par les règlements; que, à défaut de ce faire, le navire est réputé en faute en cas d'abordage et que dès lors il n'est pas recevable à réclamer une indemnité du navire prétendu abordeur, à supposer même que celui-ci n'eût aucune partie de ses feux réglementaires. — Trib d'Anvers 24 mars 1866, Moris c. capitaine Van Beck, navires *Félix* et *le Telegraaf*, Rec. d'Anvers, 1866. 1. 155.

Qu'il y a lieu de considérer comme douteuses les causes de l'abordage survenu entre deux navires dépourvus de leurs feux réglementaires, alors qu'aucune circonstance ne révèle qu'il y ait eu faute de la part de l'un des capitaines plutôt que de la part de l'autre. — Trib. de comm. du Havre, 18 avril 1859, capitaine Sykes c. capitaine Bertin, abordage du *Britannia* et de *la Sainte-Marthe*, H. 1859. 1. 93.

Que les bâtiments de commerce, marchant à la voile, sont tenus de porter, pendant la nuit les feux réglementaires, que le navire non muni de ses feux qui a été abordé, la nuit, par un navire porteur des feux réglementaires est seul passible des conséquences de l'abordage arrivé ainsi par sa faute; que les *houris* de Fécamp

sont soumis, comme les autres bâtiments, à la réglementation relative aux feux. — Trib. de comm. du Havre, 2 février 1857, Lefèvre c. Fautrel, abordage de la houri : *les Trois-Amis* par le vapeur *Hambourg*, H. 1857. 1. 29.

Que le capitaine qui n'a pas à son bord les feux réglementaires est en faute; mais que, au point de vue des intérêts privés, cette faute ne doit être appréciée que par les conséquences qu'elle a eues ; que, par exemple, s'il est établi que le temps était clair, que le navire abordé a vu distinctement le navire abordant, bien que celui-ci n'ait pas de feux, et que c'est par suite d'une fausse manœuvre du premier que l'abordage a eu lieu, le défaut de feux n'entraîne, pour le capitaine du navire abordant, aucune responsabilité. — Trib. de comm. de Marseille, 25 février 1859, capitaine Ucciani c. capitaine Poggioli, navires *l'Alcyon* et *l'Intelligent*, M. 1859. 1. 133.

Qu'un navire, alors même qu'il appartiendrait à une marine pour laquelle aucun règlement n'aurait rendu le port des feux obligatoires, qui n'aurait pas à son bord les feux nécessaires pour éviter les abordages, devra être considéré comme fautif et responsable, au cas échéant, de l'abordage survenu. — Trib. de comm. de Marseille, 23 décembre 1857, Gauthier frères et Cie c. capitaine Durham, navires *l'Euphrate* et *Lyonnais*, M. 1857. 1. 338.

Que dans le cas d'abordage survenu pendant la nuit on doit déclarer responsable le capitaine qui n'était pas porteur de ses feux réglementaires, encore bien que l'enquête entreprise sur les causes de l'abordage n'ait pas fait connaître celui des capitaines qui s'était trompé dans les manœuvres faites, et qu'à ce point de vue l'abordage puisse être considéré comme douteux. — Trib. de comm. de Marseille, 7 avril 1865, capitaine Mauranchon et Teissier et Cie c. capitaine Douit et Fraissinet et Cie. Navire *la Numidie*, H. 1865. 2. 174.

Que le capitaine d'un steamer commet une faute s'il appareille avant le lever du soleil, avec un feu blanc à mi-mât, car il fait supposer ainsi que son navire est encore au mouillage, mais que le capitaine que ce signe a pu tromper doit également être déclaré en faute, s'il est démontré qu'avec une attention plus vigilante

il eût pu reconnaître son erreur et éviter l'abordage, qu'il y a donc lieu, en pareil cas de répartir par moitié la réparation du dommage. — Cour de Rennes, 31 mai 1869, Flornoy c. Bouyollin, navires *l'Ernestine* et *la Ville de Paris*, N. 1870. 1. 93.

Qu'en cas de doute sur les causes d'un abordage de nuit, le juge peut décider qu'il y a faute de la part du navire qui, lors de l'abordage n'était pas muni de ses feux réglementaires, et mettre à sa charge la responsabilité du sinistre. — Trib. de comm. de Nantes, 28 février 1874, navires *Tourrières* et *la Jeune Zélie*, N. 1874. 1. 173.

Qu'en cas d'abordage, le fait d'avoir suspendu le fanal d'éclairage, non à l'étai, ce qui permet de l'apercevoir de loin, mais sur l'avant de l'étrave, constitue une faute qui engage, dans une certaine mesure, la responsabilité du navire abordé. — Rennes, 6 février 1874, Soys et Languet c. Moreau, abordage de *la Belle Nanine*, Rec. de Nantes, 1874. 1. 212.

Que le capitaine n'est pas tenu d'avoir à son bord des fanaux réglementaires de rechange; qu'en conséquence, le capitaine dont un des fanaux de position a été enlevé par un coup de mer, a pu sans commettre aucune faute, le remplacer par un fanal de fortune installé suivant les ressources du bord; que si la lumière indécise et variable de ce fanal de fortune a été cause d'une erreur dans la marche d'un autre navire, et par suite d'un abordage, cet abordage doit être considéré comme fortuit, et ses conséquences doivent être supportées sans répétition par chacun des navires qui les a subies. — Trib. de comm. du Havre, 3 juin 1879, Owen et William c. Keaser, navires *Brown* et *La Bertha*, Rec. de Marseille, 1880. 2. 13.

Que l'abordage survenu pendant la nuit doit, quel qu'ait été l'état du ciel à ce moment, être mis à la charge du capitaine du navire abordé, si, d'une part, celui-ci n'avait pas de feux, tandis que l'autre navire avait tous ses feux allumés et si, d'autre part, le capitaine du navire abordé se trouvait couché et n'avait pris aucune mesure sérieuse pour prévenir une collision. — Trib. de comm. du Havre, 24 mars 1868, capitaine Croisier c. capitaine Héliard, navires *le Passerose* et *la Floride*, Rec. du Havre, 1868.

1. 87; confirmé par arrêt de la cour de Rouen du 9 décembre 1868; Même recueil, 1870. 2. 111.

Que le capitaine qui n'a mentionné ni dans son journal de bord ni dans son rapport de mer, qu'il eût ses feux réglementaires allumés au moment d'un abordage, doit être présumé en faute à cet égard; qu'il en est ainsi même au cas où, dans un interrogatoire après un rapport de mer, il aurait répondu affirmativement sur ce fait au magistrat qui le lui demandait, cette affirmation non spontanée ne pouvant l'emporter sur la présomption résultant de son silence précédent; qu'il doit donc, en l'absence de toute autre circonstance, être déclaré responsable de l'abordage, si le rapport de l'autre capitaine mentionne la présence des feux à bord. — Trib. de comm. de Marseille, 20 avril 1887, capitaine Scotto c. Ramixe, navires *la Madona della Libera* et *l'Elisa*, Rec. de Marseille, 1887. 1. 186.

§ 3. **Feux que doivent porter les bâtiments à vapeur.** — L'article 2 est ainsi conçu : « Un navire à vapeur faisant route doit porter :

a) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant du navire, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à $6^m,10$, et, si la largeur du navire dépasse $6^m,10$, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au-dessus du plat-bord dépasse $12^m,19$, un feu blanc brillant, disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumbs du compas, soit 10 quarts ou rumbs de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles.

b) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter

une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

c) A babord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers à babord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

d) Lesdits feux de côté vert et rouge doivent être munis, du côté du bâtiment, d'écrans s'avançant d'au moins 91 centimètres en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse pas être aperçue de tribord devant pour le feu rouge, et de babord devant pour le feu vert.

e) Un navire à vapeur faisant route peut porter un feu blanc additionnel de même construction que le feu mentionné au paragraphe *a*). Ces deux feux devront être placés dans le plan longitudinal, de manière que l'un soit plus élevé que l'autre d'au moins $4^m,57$ et dans une position telle, l'un par rapport à l'autre, que le feu inférieur soit sur l'avant du feu supérieur. La distance verticale entre ces feux devra être moindre que la distance horizontale. »

§ 4. **Feux de navires à vapeur ayant un autre navire en remorque.** — L'article 3 dispose à ce sujet : « Tout navire à vapeur remorquant un autre navire doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants, placés verticalement à $1^m,83$ au moins l'un de l'autre et lorsqu'il remorque plus d'un navire il doit porter ce feu blanc brillant additionnel à $1^m,83$ au-dessus ou au-dessous des

deux précédents, si la longueur de la remorque, mesurée entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire remorqué, dépasse 183 mètres. Chacun de ces feux doit être de la même construction, du même caractère et placé dans la même position que le feu blanc mentionné à l'article 2-*a*), à l'exception du feu additionnel qui peut être à une hauteur de $4^m,27$ au moins au-dessus du plat-bord.

« Le remorqueur peut porter, en arrière de sa cheminée ou de son mât de l'arrière, un petit feu blanc sur lequel gouverne le bâtiment remorqué; mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur. »

§ 5. **Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leurs manœuvres.** — Des signaux spéciaux ont été établis pour que les navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre puissent faire connaître la situation dans laquelle ils se trouvent : art. 4-*a*) « Un navire qui, pour une cause accidentelle, n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à la même hauteur que le feu blanc mentionné à l'art. 2-*a*), à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à vapeur, à la place de ce dernier feu, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins $1^m,83$, et d'une intensité suffisante pour être visibles, tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins deux milles; pendant le jour, ce même navire devra porter, sur une ligne verticale, et à $1^m,83$ au moins de distance l'un de l'autre, dans l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 61 centimètres de diamètre chacun.

b) Un navire employé à poser ou à relever un câble té-

légraphique doit porter, dans la même position que le feu blanc mentionné à l'art. 2-*a*) et, si c'est un navire à vapeur, à la place assignée à ce feu, trois feux placés sur une ligne verticale, à 1m,83 au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur seront rouges, le feu du milieu blanc; ils auront une intensité suffisante pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins deux milles. De jour, il devra porter, sur une même ligne verticale, à 1m,83 au moins l'une de l'autre, et placée, dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 61 centimètres de diamètre au moins chacune, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme bicornique et de couleur blanche.

c) Les navires dont il est question dans le présent article ne portent pas de feux de côté quand ils n'ont aucun sillage, mais ils doivent en avoir s'ils ont de l'erre.

d) Les feux et les marques de jour prescrits par le présent article doivent être regardés par les autres navires comme des signaux indiquant que le bâtiment qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, par conséquent, s'écarter de sa route. »

Ces signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance; ces derniers signaux sont spécifiés à l'article 31.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : la faute commise par le navire échoué qui n'a pas, conformément à l'article 4 du règlement international du 21 février 1897, arboré deux feux rouges à la hauteur de son feu blanc, et qui par suite a été pris pour un navire au mouillage, ne peut être considérée comme la cause d'un abordage entre ce navire et un navire en marche; que les navires au mouillage n'ont en effet aucun mouvement à faire pour éviter les abordages, ils sont comparables à de véritables

écueils, qu'il s'agisse d'un navire mouillé ou d'un navire échoué, c'est donc toujours au navire en marche à prendre les mesures pour l'éviter. — Trib. com. Nantes, 30 décembre 1899, capitaine Stevens c. capitaine Folange, navires *Saint-André* et *Trénéglos*, Rec. de Nantes, 1900, p. 263.

§ 6. **Feux des navires à voiles. — Feux exceptionnels pour les petits navires. — Feux des petits bâtiments et des embarcations.** — Art. 5 : « Tout navire à voiles qui fait route et tout navire remorqué doivent porter les feux prescrits à l'art. 2 pour un navire à vapeur faisant route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans ledit article qu'ils ne doivent jamais porter. »

Art. 6. — « Toutes les fois que les feux de côté, vert et rouge, ne peuvent être fixés à leur poste, comme cela a lieu à bord des petits bâtiments faisant route par mauvais temps, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés; si l'on s'approche d'un autre bâtiment ou si on en voit un qui s'approche, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord, ni le feu rouge de tribord, et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au delà de 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

« Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement et doivent être munis d'écrans convenables. »

Art. 7. — « Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux de jauge brute et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux de jauge brute, ainsi que les embarcations à l'aviron, lorsqu'ils font route, ne sont pas

astreints à porter les feux mentionnés à l'art. 2-*a*), *b*) et *c*); mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants :

1° Les navires à vapeur de moins de 40 tonneaux doivent porter :

a) Sur la partie avant du navire, soit sur la cheminée, soit en avant de celle-ci, à l'endroit où il sera le plus apparent et à $2^{m},74$ au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à l'art. 2-*a*) et d'une intensité suffisante pour être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

b) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à l'art. 2-*b*) et *c*), et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être à moins de 91 centimètres au-dessous du feu blanc.

2° Les petits navires à vapeur, tels que les embarcations que portent les bâtiments de mer, peuvent placer le feu blanc à moins de $2^{m},74$ au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus du fanal combiné mentionné paragraphe 1-*b*).

3° Les petits navires, à l'aviron ou à la voile, de moins de 20 tonneaux, doivent avoir prêt, sous la main, un fanal muni d'une glace verte d'un côté et d'une glace rouge de l'autre côté, et, s'ils approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent montrer ce fanal assez à temps pour prévenir une collision, de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de babord ni le feu rouge de tribord.

4° Les embarcations à rames, lorsqu'elles marchent à

l'aviron ou à la voile, doivent avoir prêt sous la main un fanal à feu blanc, qui sera montré temporairement assez à temps pour prévenir une collision.

Les navires dont il est question dans cet article ne sont pas obligés de porter les feux prescrits par l'art. 4-*a*) et par l'art. 11, dernier paragraphe. »

§ 7. **Feux des bateaux-pilotes.** — Art. 8 : « Les bateaux-pilotes, quand ils sont en service à leur station de pilotage, ne doivent pas porter les feux exigés des autres navires; ils doivent avoir, en tête de mât, un feu blanc visible tout autour de l'horizon et montrer un ou plusieurs feux provisoires d'une nature quelconque (*flare-up*) à de courts intervalles ne dépassant jamais quinze minutes.

« S'ils approchent d'un autre navire ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à servir, mais couverts, les démasquer et les remasquer à de courts intervalles, pour indiquer la direction de leur cap, mais le feu vert ne doit pas paraître du côté de babord, ni le feu rouge du côté de tribord.

« Un bateau-pilote, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de couleur ci-dessus mentionnés, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'une glace verte d'un côté, et d'une glace rouge de l'autre côté, et l'employer comme il est dit plus haut.

« Les bateaux-pilotes, lorsqu'ils ne sont pas à leur station occupés à un service de pilotage, doivent porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur tonnage. »

Jurisprudence. — Il a été jugé que bien que le port du Havre soit compris dans la zone d'action des bateaux-pilotes de Quille-

beuf (décrets du 14 mars 1884 et du 5 août 1890), on ne peut considérer comme étant sur la station de pilotage et en service, le bateau-pilote passant entre les jetées, pour sortir du port du Havre. Il en résulte que, conformément à l'article 9 du décret du 1er septembre 1884, le bateau-pilote sortant des jetées du Havre doit, au moment de sa sortie, porter les mêmes feux que les autres navires, et que l'inexécution de cette prescription rend le bateau-pilote responsable des suites de l'abordage survenu entre lui et un navire pénétrant dans le chenal. — Trib. civ. Havre, 30 janvier 1894, Delaunoy c. capitaines Esnol et Leroy, Revue de dr. marit., X, 69.

§ 8. **Feux des bateaux de pêche.** — L'article 9 doit réglementer les feux des bateaux de pêche, mais cet article est jusqu'ici réservé, une entente internationale n'ayant encore pu s'établir définitivement sur ce point; provisoirement l'éclairage des bateaux de pêche reste donc régi par l'article 10 du règlement du 1er septembre 1884. Cet article est ainsi conçu : « Les embarcations non pontées et les bateaux de pêche de moins de 20 tonneaux (jauge nette) étant en marche, sans avoir leurs filets, chaluts, dragues ou lignes à l'eau, ne seront pas obligés de porter les feux de couleur de côté; mais, dans ce cas, chaque embarcation ou chaque bateau devra, en leur lieu et place, avoir prêt sous la main un fanal muni sur l'un des côtés d'un verre vert et sur l'autre d'un verre rouge; et, s'il approche d'un navire ou s'il en voit approcher un, il devra montrer ce fanal assez à temps pour prévenir un abordage, et de manière que le feu vert ne soit pas vu sur le côté de babord, ni le feu rouge sur le côté de tribord. »

La partie suivante de cet article s'applique seulement aux bateaux et embarcations de pêche, au large de la côte d'Europe, dans le Nord du cap Finistère.

a) Tous les bateaux et toutes les embarcations de pêche de 20 tonneaux (jauge nette) et au-dessus, lorsqu'ils sont en marche et ne se trouvent pas dans l'un des cas où ils ont à montrer les feux désignés pour les prescriptions suivantes de cet article, doivent porter et montrer les mêmes feux que les autres bâtiments en marche.

b) Tous les bateaux qui seront en pêche avec des filets flottants ou dérivants devront montrer deux feux blancs placés de manière qu'ils soient le plus visibles possible. Ces feux seront disposés de façon que leur écartement vertical soit de $1^m,80$ au moins et de 3 mètres au plus, et de manière aussi que leur écartement horizontal, mesuré dans le sens de la quille du navire, soit de $1^m,50$ au moins et de 3 mètres au plus. Le feu inférieur devra être le plus sur l'avant et les deux feux devront être placés de telle sorte qu'ils puissent être aperçus de tous les points de l'horizon, par nuit noire, avec atmosphère pure, à une distance de 3 milles au moins.

c) Un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors devra porter les mêmes feux qu'un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants.

d) Si un bateau en pêche devient stationnaire par suite d'un engagement de son appareil de pêche dans un rocher ou tout autre obstacle, il devra montrer le feu blanc, et faire le signal de brume d'un bâtiment au mouillage.

e) Les bateaux de pêche et les embarcations non pontées peuvent, en toute circonstance, faire usage d'un feu intermittent (c'est-à-dire alternativement montré et caché), en plus des autres feux exigés par cet article. Tous les feux intermittents montrés par un bateau qui chalute, drague ou pêche avec un filet à drague quelconque, devront être montrés à l'arrière du bateau.

Toutefois, si le bateau est tenu par l'arrière à son chalut, à sa drague ou à son filet à drague, le feu intermittent devra être montré à l'avant.

f) Chaque bateau de pêche ou embarcation non pontée étant à l'ancre, entre le coucher et le lever du soleil, devra montrer un feu blanc visible tout autour de l'horizon, à une distance de 1 mille au moins.

g) Par temps de brume, un bateau en pêche avec des filets flottants ou dérivants et attaché à ses filets, un bateau chalutant, draguant ou pêchant avec des filets à drague quelconques, un bateau pêchant à la ligne et ayant ses lignes dehors, devra, à intervalles de deux minutes au plus, sonner alternativement du cornet de brume et de la cloche.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : le règlement de 1884 non modifié sur ce point par celui de 1897 exige que le bateau pêcheur au mouillage exhibe la nuit un feu visible dans un rayon de 1 mille. Ne répond pas à cette exigence le fanal attaché au quai à un mètre au plus du plat-bord, alors surtout que la voilure cache ce fanal à un steamer haut sur l'eau ;

Que le steamer qui, dans ces conditions, aborde et coule ce bateau pêcheur n'est pas responsable. — Trib. civ. Dunkerque, 21 décembre 1897, R. D. M., XIV, 357.

Qu'on doit attribuer à la faute commune des deux capitaines l'abordage survenu la nuit entre deux barques de pêche naviguant à contre-bord, lorsque l'un ne veillait pas suffisamment, et que l'autre n'avait pas allumé des feux de couleur. — Caen, 20 février 1895, Le Perchey c. Crouyère, R. D. M., X, 770.

Qu'en cas d'abordage en mer entre un steamer et un bateau de pêche, la circonstance que le bateau de pêche n'avait pas à bord les feux réglementaires n'est d'aucune importance si le navire abordeur avait reconnu la présence du bateau et ne l'a abordé que par suite d'une manœuvre vicieuse. — Trib. d'Anvers, 5 janvier 1884, Bloude c. Unverzagt, navire *Firth of Tay*, R. A. 1884. 1. 142.

§ 9. **Éclairage des chalutiers.** — Le règlement du 21 février 1897 s'est occupé de l'éclairage des chalutiers qui, jusque-là, n'avait fait l'objet d'aucune disposition, mais l'entente internationale ne s'étant pas non plus encore faite sur ce point, les prescriptions qu'il édicte ne sont que provisoires. Il dispose à ce sujet :

« En ce qui concerne les chalutiers, en attendant la réglementation définitive à intervenir, leur éclairage est réglé comme suit :

Les navires pêchant au chalut, c'est-à-dire avec un appareil draguant le fond de la mer, doivent :

1° Si ce sont des navires à vapeur, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné à l'art. 2-*a*), un fanal tricolore construit et fixé de manière à montrer à la fois une lumière blanche depuis l'avant jusqu'à 2 quarts de chaque bord, une lumière verte à tribord et une lumière rouge à babord, depuis 2 quarts à partir de l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de leur bord respectif, et porter en outre, à $1^m,83$ au moins et à $3^m,66$ au plus au-dessous de ce feu tricolore, un feu blanc dans un fanal construit de façon à projeter une lumière claire, uniforme et sans interruption tout autour de l'horizon.

2° Si ce sont des navires à voiles, ils doivent porter un feu blanc dans un fanal construit et fixé de manière à projeter une lumière claire, uniforme et sans interruption tout autour de l'horizon; ils pourront aussi, lorsqu'ils s'approcheront d'un autre bâtiment ou lorsqu'ils en verront un s'approcher, brûler une torche assez à temps pour prévenir une collision.

Tous les feux mentionnés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doivent être visibles d'une distance d'au moins 2 milles. »

§ 10. **Navire rattrapé par un autre. — Navire qui en rattrape un autre**, art. 10. — « Un navire qui est rattrapé par un autre doit montrer à celui-ci, de la partie arrière du navire, un feu blanc ou un feu provisoire d'une nature quelconque (*flore-up*). »

Le feu blanc mentionné dans cet article peut être fixe et placé dans un fanal; mais dans ce cas, le fanal doit être muni d'écrans et disposé de telle sorte qu'il projette une lumière non interrompue sur un arc de l'horizon de 12 rumbs ou quarts du compas, soit 6 rumbs de chaque bord à partir de l'arrière; ce feu doit être visible d'au moins 1 mille et placé autant que possible à la même hauteur que les feux de côté.

Les prescriptions de cet article doivent être combinées avec celles de l'article 24 qui porte la rubrique : « *Navire qui en rattrape un autre.* »

Art. 24.— « Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout bâtiment qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier. »

Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle par rapport au navire qui est rattrapé qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bâtiments ne pourra faire considérer un navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre de ces règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

Pendant le jour, un bâtiment qui rattrape un autre bâtiment ne pouvant pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, doit, s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : l'omission par le navire rattrapé pendant la nuit d'arborer à l'arrière un feu blanc ou un feu provisoire, comme le prescrit l'article 10 du règlement international du 21 février 1897, constitue une faute et si cette omission a été la cause de l'abordage entre les deux navires, en l'absence de toute faute du navire abordeur, le navire abordé est responsable de la collision. — Trib. co. Marseille, 20 juillet 1899, Transports marit. c. Cie de Navigat. mixte, navires *Berry* et *Erymanthe*, Rev. dr. marit., XV, 152.

Que lorsque les circonstances d'un abordage entre un vapeur rattrapant un voilier n'ont permis de relever aucune faute à l'encontre du vapeur, et qu'au contraire il a été constaté un défaut de vigilance à l'encontre du voilier, et l'absence du feu blanc provisoire à l'arrière prescrit par l'article 10 du règlement du 21 février 1897, faits qui ont entraîné la collision, le voilier est fautif et doit supporter toutes les conséquences de l'abordage. — Trib. co. Marseille, 9 octobre 1899, capitaine Repetto c. Société des transports marit. à vapeur, navires *Franche-Comté* et *Stephano Reppetto*, R. D. M., XV, 351.

Qu'un navire qui cherche à en dépasser un autre doit s'écarter de la route de ce dernier et passer à une distance jugée normalement suffisante pour éviter tout risque d'abordage ; que lorsque ces règles ont été observées et qu'aucune faute n'est prouvée à la charge de l'un ou de l'autre des deux navires, l'abordage occasionné par le remous soulevé par le passage du premier, qui a entraîné et jeté sur lui le second, ne peut être considéré comme dû à la faute du capitaine qui a dépassé l'autre. — Trib. supérieur hanséatique, 27 avril 1898, R. D. M., XIV, 183, confirmé par Tribunal de l'Empire, 29 octobre 1898, R. D. M., XIV, 531.

Que l'obligation de surveiller l'arrière du navire existe même quand on a un feu fixe d'arcosse. Cette décision a été rendue sous l'empire du règlement de 1884 et les motifs se fondent sur ce que ce règlement n'autorisait pas le feu fixe ; le feu fixe est autorisé par l'article 10 du règlement de 1897, mais cette disposition ne peut dispenser de l'obligation de surveiller de temps en temps derrière soi. — Trib. supérieur hanséatique, 11 mars 1895, A. et F. Smith de Tvedestrand c. J. Stadtlander de Geestemünde, navires *Poseidon* et *Georg*.

Que le navire rattrapé doit révéler sa présence par les moyens en usage au navire qui approche, et celui-ci doit modifier sa marche et s'écarter de la route du navire rattrapé par les manœuvres jugées les meilleures par le capitaine ; qu'en cas de collision survenue en dehors de toute force majeure et de toute faute du navire abordeur, la responsabilité de l'abordage incombe au navire rattrapé, si celui-ci n'a pas allumé les feux prescrits par le règlement de 1884 et n'a pas prévenu en temps utile de sa présence le navire qui l'approchait et qui l'avait aperçu. — Trib. de comm. de Marseille, 6 août 1890, Cie des transports maritimes et d'affrètement contre Cie des Messageries maritimes et Mortemard de Baisse, navires *Orénoque* et *Yvonne*, R. D. M., VI, 264.

§ 11. **Bâtiments au mouillage.** — Les feux des bâtiments au mouillage sont réglés par l'art. 11 qui est ainsi conçu : « Un navire de moins de 45m,72 de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, dans l'endroit où il peut être le plus apparent, mais à une hauteur n'excédant pas 6m,10 au-dessus du plat-bord, un feu blanc dans un fanal disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et non interrompue à une distance d'au moins 1 mille.

Un navire de 45m,72 ou plus de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6m,10 au moins et de 12m,19 au plus, un feu semblable à celui qui a été mentionné dans

le paragraphe précédent, et à l'arrière ou près de l'arrière un second feu pareil, qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de $4^m,57$ plus bas que le feu de l'avant.

On prendra pour la longueur du navire celle qui est donnée par son certificat d'inscription ou d'immatriculation.

Tout navire échoué dans un chenal ou près d'un chenal doit porter le feu ou les feux mentionnés ci-dessus, ainsi que les deux feux rouges prescrits par l'art. 4-*a*). »

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'un capitaine commet une faute lorsqu'étant au mouillage, et se disposant à appareiller, il fait allumer ses feux de route avant que l'ancre ait quitté le fond et que le navire soit en état d'évoluer; que cette faute doit avoir pour résultat de faire excuser celle qu'a pu commettre un autre capitaine en passant trop près du navire au mouillage et en l'abordant; qu'en pareil cas, la faute étant commune, si les dommages subis par les deux navires sont de même importance, il y a lieu de les laisser à leur charge respective. — Trib. de comm. de Dunkerque, 29 janvier 1884, capitaine Chisholm c. capitaine Crequer, navires *L'Angèle* et *James Clerk*, Rec. de Mars., 1884. 2. 8.

Que l'article 10 du règlement des ports de Marseille prescrit aux capitaines de doubler leurs amarres au cas de mauvais temps ; que le capitaine qui ne s'est pas conformé à cette prescription doit être réputé en faute et par suite responsable de l'abordage provenant de ce que l'amarre de son navire s'est brisée sous l'effort d'un coup de vent, et l'a jeté sur un autre navire. — Trib. de comm. de Marseille, 17 novembre 1886, Cie Nationale de navigation c. Société des Embarcations de servitude et Tizot, navires : *Cheribon*, *Rouen* et *Jérusalem*, Rec. de M., 1887. 1. 27.

Que le capitaine qui est dans un port doit amarrer son navire à la fois à l'avant et à l'arrière pour éviter ainsi que le navire même en évoluant sous l'effort du vent, ne rétrécisse le passage réservé aux autres navires. — Cour d'Aix, 22 janvier 1877, Acebal c. C mixte, Recueil d'Aix, 1877. 1. 197.

Que lorsqu'un navire naviguant sur un fleuve mouille une ancre pour étaler le courant et reste sous voiles pour attendre le vent, il doit être considéré comme faisant route, et est astreint à toutes les obligations d'un navire en route : que le propriétaire ne peut, en conséquence en cas d'abordage, prétendre rester étranger à la réparation des avaries que le navire a subies pendant qu'il était mouillé. — Trib. de comm. de Nantes, 2 mai 1877, Frioux c. Ledigabel et syndic Chaplain, navires *Sylphide* et *Marie-Henri*, Rec. de Nantes, 1877. 1. 265.

Qu'est en faute le navire qui chasse sur ses ancres par suite d'une bouée insuffisante de chaîne, et commet une faute plus grave encore celui qui, pour empêcher un dérapage de l'ancre, événement incertain, cale volontairement jusqu'à la place occupée par un autre navire. — Bruxelles, 12 juin 1899, armateur de *l'Edendale* c. capitaine Le Houff, navires *Edendale* et *Aulne*, Rev. int. Dr. marit., XV, 193.

§ 12. **Obligations respectives des navires au mouillage et des navires en marche. — Présomption de faute.** — On admet qu'en principe un navire au mouillage n'a aucune manœuvre à faire pour éviter les navires en marche. On déduit de ce principe la conséquence qu'au cas d'abordage entre un navire au mouillage et un navire en marche, c'est le navire en marche qui doit être présumé en faute.

Cette présomption admet la preuve contraire; le navire en marche peut prouver que l'abordage est dû à la force majeure ou à un cas fortuit; mais ne peuvent être assimilés à la force majeure ou au cas fortuit, les événements météorologiques qui pouvaient être prévus.

La présomption à l'encontre du navire en marche cesserait d'exister si le navire au mouillage avait commis une faute, par exemple, s'il ne portait pas les feux réglementaires, cette absence de feux réglementaires renverserait même la présomption, et ce serait le navire au mouillage

qui devrait être regardé comme responsable de l'abordage. Il y aurait encore faute de la part du navire au mouillage, s'il avait mouillé dans un endroit interdit, dans un endroit qui constitue une gêne pour la navigation.

Nous allons indiquer les décisions les plus récentes de la jurisprudence.

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'en cas d'abordage entre un navire au mouillage et un navire en marche, ce dernier est présumé en faute, qu'il ne peut écarter la présomption de faute qui pèse sur lui qu'en établissant la cause de l'abordage et en démontrant que cette cause ne lui est pas imputable. — Trib. de comm. de Marseille, 30 juillet 1898 et cour d'Aix, 31 octobre 1899, capitaine Cacarucas c. capitaine Saunders, navires *Afghanistan* et *Mitir argyri*, R. D. M., XIV, p. 377 et XV, p. 311.

Jugé de même qu'en cas d'abordage entre un navire au mouillage et un navire en marche, il y a présomption de faute à l'encontre du navire en marche, et que ce dernier, à défaut par lui de rapporter la preuve contraire, doit être déclaré responsable de l'abordage. — Bordeaux, 8 mars 1869, Tankens c. Hermansen et autres, navires *Olinda* et *Cécile*, Rec. de Bordeaux, 1869, p. 181. — Voir aussi, Rec. du Havre, 1887. 1. 167.

Qu'un navire de commerce se trouvant en quarantaine au mouillage assigné par le service du pilotage, en dehors de la route habituelle des navires et étant abordé par un navire de l'État, aucune infraction aux règlements n'étant établie à la charge du navire de commerce, l'abordage doit être considéré comme dû à la faute du navire de l'État. — Conseil d'État, 27 juillet 1894, Dixon et fils, navires *Maud E. Cox* et *Annamite*, S. 96. 3. 116.

Que l'abordage entre un navire à l'ancre et un navire en marche est présumé provenir de la faute de ce dernier; qu'il appartient donc au navire en marche de prouver qu'il n'a commis aucune faute, et notamment qu'il suivait sa route régulière et que le navire abordé était mouillé sur le passage ordinaire des vapeurs. — Tribunal de l'Empire (Allemagne), 5 janvier 1898, Th. Schlickting c. Otto Wichmann, navires *Paul* et *Oscar*, R. D. M., XIII, 805.

Que lorsqu'il est établi, par les circonstances dans lesquelles s'est produit un abordage entre un vapeur en marche et un voilier au mouillage, que ce dernier était ancré à la place ordinaire fixée par les règlements, qu'il portait un feu de position, tel que le prescrit le règlement international de 1884, le seul auquel ait adhéré la puissance dont il porte le pavillon, qu'enfin il n'a commis aucune faute, tandis que le navire abordeur marchait à une vitesse trop grande, qu'il a manqué d'attention en ne distinguant pas d'autres lumières le feu du voilier, et que ces fautes ont été la cause directe de la collision, le vapeur est responsable des conséquences de l'abordage. — Tribunal consulaire de Russie à Constantinople, 14-26 janvier 1899, capitaine Lyras c. capitaine Krijanowsky et Cie russe de navigation à vapeur. Navires *Azow* et *Romania*, R. D. M., XV, 363.

Mais jugé en sens contraire qu'il n'y a pas de présomption légale de faute à la charge du navire en marche qui aborde un navire à l'ancre; pour que l'abordeur soit déclaré responsable une faute doit être établie à sa charge. — Bruxelles, 31 décembre 1896, capitaine Ferus c. États-Unis d'Amérique, navires *Azov* et *Chicago*, R. D. M., XII, 544.

Qu'un navire qui est à l'ancre n'est pas, par cela seul, dispensé de toute manœuvre en cas d'abordage; que le capitaine de ce navire fait donc faute, en pareil cas, s'il ne file pas ses chaînes pour éviter ou amortir, autant que possible, le choc du navire abordeur. — Aix, 15 décembre 1870, Corvetto c. Canton, navires *Espérance* et *Giuseppe Ferraro*, Rec. de Marseille, 1871. 1. 78.

Sur la nécessité pour les navires en marche de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les navires au mouillage, il a été jugé : que les navires mouillés en rade ou à leur poste n'ont aucun mouvement à faire pour prévenir les abordages, que c'est aux navires en marche à les éviter. — Trib. com. Havre, 23 mars 1880, capitaine Upham c. Jézégabel. Navires *la Luttie-Stervart* et *l'Adolphe-Augustin*, Rec. du Havre, 1880. 1. 127. — Trib. com. Havre, 3 mars 1885, Bensande et assureurs c. Cie des Chargeurs réunis, navires *Nith* et *Ville de Pernambuco*, H., 1885. 1. 87. — Trib. civ. Anvers, 8 avril 1893, Vom den Exde c. Letzer, navires *le Cid* et *l'Antonin*, Rec. d'Anvers, 1893. 1. 177.

Que le capitaine d'un navire sortant des bassins qui aperçoit en rade un navire à l'ancre dans l'impossibilité de se mouvoir, a le devoir de prendre seul les mesures nécessaires afin d'éviter une collision; que le navire qui, pour remonter le fleuve avec le courant du flux décrit dans sa marche une courbe allongée l'exposant à une collision avec les bateaux amarrés vers la rive gauche, commet une faute grave. — Bruxelles, 9 juillet 1890, Jhade c. Van der Horst, abordage de l'*Uranier* et du *Blackhales*, R. A., 1890. 1. 343.

Que lorsqu'un navire au mouillage a commencé son mouvement d'évitage, il n'est plus tenu de faire aucune manœuvre, et la responsabilité de l'abordage incombe uniquement au navire qui s'est approché de lui sans diminuer sa vitesse. — Cour de Rennes, 22 mars 1892, Corry et capitaine Williams et Cie Générale transatlantique, navires *Redbroock* et *Amérique*, R. D. M., IX, 25, et sur pourvoi, Cour de cassation, 27 novembre 1893, *id.*, IX, 455.

Qu'un devoir impérieux impose au vapeur en marche de n'avancer qu'avec la plus grande circonspection lorsqu'il voit devant lui un autre steamer occupé à faire son évitage; il doit prendre les mesures que la prudence et la pratique lui commandent, ralentir, atermoyer, au besoin jeter l'ancre. Que l'échange de signaux n'autorise pas un navire à se départir des règles de la prudence commandées par le situation; il doit, au lieu de s'avancer à tout hasard en avant, continuer à observer avec soin les mouvements du steamer en évitage et s'y conformer. — Trib. arb. d'Anvers, 30 octobre 1897, capitaine Biblie c. W. R. Page, navires *Rhodos* et *Plympton*, R. D. M., XIII, 695.

Qu'une chaloupe ou chalut, qui n'a, dès lors pas sa liberté d'évolution, doit être assimilée à un navire arrêté et c'est, en conséquence, au navire qui le rencontre sur sa route à l'éviter et à manœuvrer de façon à éviter tout risque d'abordage; qu'aucune faute ne peut être imputée à la chaloupe, du moment qu'il est établi qu'elle portait le feu prévu par les règlements de son pays, soit en Belgique, le feu blanc visible à l'horizon; en admettant même que le capitaine du navire abordeur ait cru que le feu blanc était porté à l'arrière par un navire faisant la même route que lui, il était de

son devoir de s'écarter de la route du navire qu'il croyait rattraper; que si, au dernier moment, alors que la collision était imminente, une mauvaise manœuvre a été faite à bord du navire abordé, elle n'est pas de nature à excuser le navire abordeur de sa faute préexistante ou à mitiger cette faute. -- Trib. com. Ostende, 31 août 1896, Veuve Louis Cattoor c. John Lynn, navires *Glenmark* et *Ludovicus*, R. D. M., XIII, 688.

Mais cependant il a été jugé que le navire à l'ancre n'est pas pour cette seule raison dispensé de toute manœuvre, et le capitaine du navire au mouillage peut être déclaré en faute s'il n'a pas filé ses chaînes pour éviter l'abordage. — Aix, 15 décembre 1870, M. 1871. 1. 78.

Que bien qu'un navire soit au mouillage, la vigilance à bord est de règle et le capitaine au mouillage n'est pas dispensé de faire les manœuvres nécessaires pour éviter un abordage. — Rouen, 25 mai 1898, capitaine Hult c. Donwan, navires *Tortue* et *Norman*, Rev. int. de dr. marit., XIV, 458.

Que l'insuffisance d'équipage à bord d'un navire à l'ancre dans un port, d'où il résulte que les amarres de ce navire s'étant brisées, aucune manœuvre n'a été tentée pour prévenir l'abordage, constitue une faute qui engage la responsabilité des armateurs pour toutes les conséquences immédiates de l'abordage. — Trib. com. Marseille, 2 mai 1899, R. D. M., XIV, 814.

Sur les cas où il y a faute de la part du navire au mouillage, il a été jugé que commet une faute le capitaine qui, malgré les prescriptions des règlements, omet pendant une tempête de doubler les amarres de son navire ancré dans le port. Par suite, si le navire, insuffisamment amarré, chasse sur son ancre et aborde une drague, le capitaine est responsable des conséquences de la collision : il y a, en pareil cas, abordage fautif. — Trib. co. d'Eu, 28 janvier 1898, O'Dowan c. capitaine Hult, navires *Norman* et *Tortue*, Rev. de dr. marit., XIII, 786.

Qu'un abordage entre navires à l'ancre dans un port, causé par la rupture des amarres du navire abordeur ne peut être attribué à l'insuffisance de l'amarrage, lorsque ce navire était solidement amarré par des aussières en acier de dimensions réglementaires

admises par le Lloyd Register. — Trib. co. Marseille, 2 mai 1899, R. D. M., XIV, 814.

Que l'administration de la marine est maîtresse absolue d'assigner aux navires de l'État la place qu'ils doivent occuper dans les rades ou les ports, mais que si le mouillage qu'elle prescrit est dans une position telle qu'il constitue une entrave permanente à la libre navigation, la présomption de faute qui pèse sur le navire en marche, en cas d'abordage avec le navire ainsi mouillé tombe, et le capitaine du navire en marche doit être exonéré de toute responsabilité, si aucune faute n'est prouvée à son encontre. — Trib. de comm. Toulon, 20 novembre 1896 et Aix, 20 décembre 1897, Administration de la marine c. capitaine Datema, navires *Achérin* et *Ariadne*, R. D. M., XII, 511 et XIII, 508.

Qu'au cas d'abordage entre un navire au mouillage et un navire en marche la présomption de faute qui pèse d'ordinaire sur le navire en marche disparaît et le navire au mouillage est responsable des avaries survenues s'il est en faute pour avoir mouillé dans une position dangereuse, constituant une entrave à la navigation et y être resté malgré les injonctions des officiers du port. — Trib. co. Havre, 12 juillet 1898, capitaine Schrœder c. Tinel, navires *Adolphe* et *Pierre-André*, R. D. M., XIV, 81.

Que le bâtiment qui sans nécessité mouille en rade dans la passe des navires est en faute. — Trib. co. Dunkerque, 21 décembre 1897, Delpierre et Ayello c. capitaine Kragh et J. E. Bowser and son, navire *Beswing*, R. D. M., XIV, 357.

Que même lorsqu'un brouillard épais rend la navigation dangereuse et force un navire à mouiller, ce navire ne doit mouiller que là où la navigation est permise et non dans un chenal ou sur la route de la navigation, il doit aller prudemment au plus proche mouillage sûr. — Cour de circuit des États-Unis, 7 mai 1898, Atlas Steamship C° et autres c. C[i] Transatlantique, navires *La Bourgogne* et *Ailsa*, R. D. M., XIV, 278.

Qu'est en faute le navire entrant dans un port qui prend son mouillage trop près d'un navire déjà ancré et néglige de placer des amarres du côté d'où vient le vent ; par suite si la violence du vent jette ce navire contre le second, que l'ancre de ce dernier se rompe et qu'il soit poussé sur des mahonnes chargées de mar-

chandises auxquelles il cause des avaries, le navire abordeur est responsable de l'abordage et de toutes ses conséquences. — Trib. co. Marseille, 20 octobre 1896 et Aix, 26 octobre 1897, Cie de navigation mixte et assureurs c. Savon et Cyprien Fabre et Cie. Navires *Syria* et *Bastiais*, Rev. int. dr. marit., t. XIII, p. 372 et 507.

§ 13. **Feux provisoires et signaux pour appeler l'attention. — Feux de position ou de signaux. Navire à la voile seule.** — Art. 12. — « Tout navire peut, s'il le juge nécessaire pour appeler l'attention, montrer, en plus des feux prescrits par les présentes règles, un feu provisoire d'une nature quelconque (*flore-up*) ou faire usage de tout signal détonant ne pouvant être pris pour un signal de détresse. »

Art. 13. — « Les présentes règles ne doivent en rien gêner la mise à exécution des prescriptions spéciales édictées par un gouvernement quelconque, quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord de bâtiments de guerre au nombre de deux ou davantage, ainsi qu'à bord des bâtiments à voiles naviguant en convoi, non plus que l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs gouvernements respectifs et dûment enregistrés et publiés. »

Art. 14. — « Tout navire à vapeur faisant route à la voile seulement, mais ayant sa cheminée dressée, doit porter de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un ballon noir ou une marque noire de 61 centimètres de diamètre. »

§ 14. **Signaux phoniques de brume, de brouillard ou de neige** — Art. 15. — « Tous les signaux prescrits par le présent article pour les navires faisant route devront être produits :

1° A bord des *navires à vapeur*, au moyen du sifflet ou de la sirène.

2° A bord des *navires à voiles* et des *navires remorqués*, au moyen du cornet de brume.

Les mots « son prolongé » employés dans cet article signifient un son de quatre à six secondes de durée.

Tout navire à vapeur doit être pourvu d'un sifflet ou d'une sirène d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moteur pouvant la remplacer et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle; il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants.

(Dans tous les cas où les présentes règles prescrivent une cloche, on peut se servir d'un tambour à bord des navires turcs, ou d'un gong, lorsque ces objets sont en usage à bord des petits navires de mer).

Tout navire à voile, d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche semblable.

Par les temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, tant de jour que de nuit, les signaux décrits dans le présent article seront employés comme il suit :

a) Tout navire à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de deux minutes au plus.

b) Tout navire à vapeur en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles n'excédant pas une minute, *un* son quand il est tribord amures, *deux* sons quand il est bâbord amures, et *trois* sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers.

d) Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapide-

ment pendant cinq secondes environ à des intervalles n'excédant pas une minute.

e) Tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à lever un câble télégraphique, tout navire faisant route et ne pouvant se déranger de la route d'un navire qui s'approche, parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou qu'il ne peut manœuvrer comme l'exige ce règlement, devra, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes *a*) et *c*) du présent article, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, trois sons consécutifs, savoir: un son prolongé suivi de deux sons brefs. Un navire remorqué peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autres.

Les navires à voiles et embarcations d'un tonnage brut de moins de 20 tonneaux ne sont pas astreints à faire les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne le font pas, ils doivent faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute. »

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'on ne peut reprocher à un capitaine le défaut ou l'insuffisance de fonctionnement de la sirène de son navire, lorsqu'il est établi que, peu de temps avant l'abordage, la sirène, d'ailleurs puissante, du navire avait été réglée à trente secondes d'intervalle et à quatre secondes de son. — Trib. co. Havre, 9 août et Cour de Rouen, 28 décembre 1887, capitaine Traub et Cie générale transatlantique c. capitaine Foucsnel, Cie des Chargeurs réunis, Fœrster et assureurs, R. D. M., III, 300 et 543.

Qu'il n'y a pas lieu d'ordonner une enquête sur l'obligation de défaut de signaux de brume, lorsque le rapport de mer présentant tous les caractères de la sincérité et contrôlé par l'attestation assermentée de tout l'équipage, constate que les coups de corne réglementaires ont été donnés constamment; que les dépositions de l'équipage de l'autre navire pourraient en effet prouver, non qu'ils n'ont pas été donnés, mais qu'ils n'ont pas été entendus, ce qui peut s'expliquer par l'état de l'atmosphère. — Trib. civ.

d'Anvers, 12 juin 1895, capitaine Lauro c. capitaine Crosby et Franck Ross, navires *Giuseppe* et *Storm-King*, R. D. M., XI, 221.

Que la portée normale des signaux phoniques n'est pas réglée et cette portée étant essentiellement variable et dépendant des circonstances les plus diverses, les deux parties peuvent de bonne foi affirmer l'une avoir sonné du cornet de brume, l'autre ne pas l'avoir entendu. — Trib. civ. Anvers, 30 décembre 1897, capitaine Varlet c. capitaine Wilyman, navires *Jam* et *Frédéric-Franck*, R. D. M., XIII, 681.

§ 15. **Vitesse modérée en temps de brume, de brouillard, etc.** — Art. 16. — « Tout navire, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, doit aller à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

Tout navire à vapeur, en entendant, dans une direction, qui lui paraît être sur l'avant de son travers, le signal de brume, d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de collision soit passé. »

Que doit-on entendre par une vitesse modérée? Les navires de commerce atteignent des vitesses qui varient entre 10 nœuds et 20 nœuds à l'heure; les navires à voiles, d'autre part, atteignent aussi les vitesses les plus variables; il y a des grands cutters américains, qui à l'allure demi-largue parviennent à égaler la vitesse des steamers les plus rapides. La vitesse modérée est-elle relative à la vitesse que peut atteindre chaque navire, ou bien est-elle au contraire absolue? La question n'a pas l'importance pratique que l'on pourrait croire, les juges du fait appréciant souverainement le point de savoir si la vitesse était ou non exagérée. On peut dire que la vitesse modérée est une

chose essentiellement relative comme l'intensité de la brume et du brouillard.

Nous allons donner à ce sujet les décisions les plus intéressantes.

La brume, lorsqu'il n'y a aucune faute à reprocher aux capitaines, constitue un cas fortuit.

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'on doit considérer comme exagérée en temps de brume une vitesse de 10 nœuds à l'heure. — Montpellier, 10 juillet 1889, C^e^ maritime française du Tonkin c. Cie de navigation à vapeur Cyprien Fabre, navires *Tonkin* et *Maurice-Réunion*, R. D. M., V, 204.

Que si un paquebot conserve une allure de 16 à 17 nœuds, cette allure est excessive en cas de brume intense; que, par suite, ce paquebot doit être déclaré responsable de toutes les suites de l'abordage. — Rouen, 28 janvier 1889, capitaine Thorbjorusen c. Cie Transatlantique et capitaine de Jousselin, navires *Tellus* et *La Bretagne*, R. D.M., IV, 634.

Que la vitesse modérée que le règlement prescrit par temps de brume n'est pas une vitesse réduite de quelques nœuds sur le maximum qu'un bâtiment peut atteindre, mais cette vitesse doit être proportionnée au degré d'intensité de la brume et à la probabilité de rencontrer d'autres navires; qu'est exagérée la vitesse de 16 nœuds dans des parages, en l'espèce le banc de Terre-Neuve, où on se sait exposé à rencontrer des bâtiments au mouillage; que le navire qui marche à cette allure doit, malgré ses manœuvres tentées au dernier moment, être déclaré responsable de l'abordage survenu entre lui et un bâtiment mouillé avec son feu clair et faisant entendre les signaux réglementaires par temps de brume. — Trib. co. Seine, 12 juin 1895, capitaine Cordier c. Cie générale Transatlantique, navires *La Touraine* et *Sully*, R. D. M., XI, 166.

Que le vapeur qui, par temps de brume marche à une vitesse de 11 nœuds et sans faire les signaux phoniques prescrits est en faute et est responsable de l'abordage survenu avec un voilier. — Cour de Poitiers, 30 novembre 1896, veuve Léger et Lorit c.

Steam Pacific Navigation C°, navires *Britannia* et *Daniel-Fricand*, R. D. M., XII, 685.

Que par un brouillard assez épais pour ne se reconnaître qu'à l'aide des signaux phoniques, la vitesse de 6 nœuds est excessive. — Haute-Cour de justice (Division de l'Amirauté), 10 décembre 1896, propriétaires du *Vancouver* c. propriétaire du *Lac Ontario*, R. D. M., XII, 522.

Que le point de savoir si une allure est ou non suffisamment modérée est une question de fait qui doit être appréciée pour chaque espèce déterminée suivant les circonstances; une vitesse de 5 nœuds et demi par brouillard très intense, dans des parages aussi fréquentés par les navires que la Manche et alors que le navire est exposé à couper la route des voiliers courant des bordées, est exagérée. — Trib. civ. Anvers, 30 décembre 1897, capitaine Varlet c. capitaine Wibgman, navires *Jane* et *Frédéric-Franck*, R. D. M., XIII, 681.

Qu'on ne peut prescrire comme règle générale qu'en temps de brume les navires devront pouvoir s'arrêter dans les limites du champ visuel; que le point de savoir si un navire avait une vitesse trop grande et doit être déclaré responsable d'un abordage, reste, même en temps de brume, une question de fait. — Bruxelles, 4 juillet 1891, capitaine Willey c. capitaine Buschmann, abordage du *Peunland* et du *Prince-Alfred*, Pasicrisie belge, 1893. 2. 392.

Que ne peut être considérée comme exagérée la vitesse d'un navire à vapeur qui par temps de brume, est un peu supérieure à 12 nœuds, lorsqu'elle se rapproche de l'allure à laquelle il gouverne le mieux. — Paris, 18 janvier 1900, veuve Risal c. Cie générale transatlantique, navire *La Bourgogne*, R. D. M., XV, 398.

Qu'on ne peut prétendre que le capitaine d'un vapeur de très fort tonnage marchait avec une vitesse excessive, lorsqu'il est prouvé qu'il marchait avec une vitesse de 14 nœuds et demi; cette allure est la marche normale des paquebots de fort tonnage, pour lesquels il est nécessaire de conserver une certaine vitesse leur permettant d'évoluer facilement et de prendre le plus vite possible la direction commandée par la vue ou la perception

des sons suivant les circonstances ; qu'il en est ainsi surtout, lorsque le capitaine a ralenti cette vitesse dès qu'il a entendu le sifflet du navire voisin, et, qu'au moment même de l'abordage, il ne marchait plus qu'avec une allure de 7 nœuds. — Trib. co. Havre, 9 août et Rouen, 28 décembre 1887, capitaine Qraub c. capitaine Fouisnel, R. D. M., III, 300 et 543.

Qu'on ne peut considérer comme excessive, même en temps de brume, une vitesse de 6 nœuds à l'heure, pour un navire dont l'allure normale est de 11 nœuds et demi. — Trib. co. Marseille, 30 janvier 1888 et Aix, 20 juin 1888, Cie Fraissinet c. Cie Transatlantique, R. D. M., III, 720 et IV, 142.

Qu'il n'y a pas à rechercher si la vitesse en temps de brume était ou non exagérée lorsqu'il est établi que l'abordage est dû à une faute complètement étrangère à l'excès de vitesse. — Cassation 1er avril 1889, Cie des Chargeurs réunis et Fœrster et autres c. Cie générale transatlantique, navires *La Champagne* et *Ville de Rio-de-Janeiro*, S. 91. 1. 534.

Qu'un capitaine ne saurait être incriminé pour avoir maintenu la vitesse de son navire à 10 nœuds à l'heure, malgré la brume, si d'ailleurs il n'est pas constaté que cette vitesse excessive du navire ait influé sur le sinistre, qu'elle l'ait causé ou aggravé. — Cassation, 19 mars 1888, Cie Française maritime du Tonkin c. Cie Française de navigation à vapeur, Fabre et Cie, navires *Tonkin* et *Maurice-Réunion*, D. 1888. 1. 391.

Que le capitaine d'un vapeur est en faute, qui, par temps de brouillard, marche à une vitesse exagérée et qui, apercevant un voilier sur sa route, n'observe pas le règlement international qui lui prescrit de s'écarter de la route du voilier ; il est donc responsable de l'abordage qui s'est produit ; peu importe qu'il n'eut pas entendu les signaux phoniques du voilier, dont la portée est variable suivant le temps. — Trib. civ. d'Anvers, 28 juin 1898, R. D. M., XIV, 222.

Que le capitaine d'un vapeur commet une faute lorsque par temps de brume, se méprenant sur les prescriptions du règlement international du 21 février 1897, il ne fait pas les signaux phoniques réglementaires, et, si, entendant sur sa route un autre navire qu'il ne voit pas, au lieu de stopper et de marcher à faible

vitesse, il va sur tribord, augmente son allure et cherche à couper la route de ce navire; si cette faute est cause de la collision, le navire abordeur en est seul responsable. — Trib. co. Marseille, 9 février 1898, capitaine Ward c. capitaine Genis, navires *Inverness* et *Alicante*, Rec. de Marseille, 1898, p. 230.

Que lorsque deux vapeurs s'abordent par temps de brouillard, que l'un a arrêté ses machines et commencé d'aller en arrière aussitôt après avoir entendu le signal de brouillard de l'autre, tandis que celui-ci n'a pas modéré sa vitesse ou au moins n'est pas allé à une allure très modérée, toute la responsabilité doit retomber sur ce dernier; qu'ainsi donc, lorsque par des sifflets, la présence d'un des vapeurs est signalée à l'autre dans ce brouillard si épais qu'ils ne peuvent s'apercevoir, et que par des signaux répétés ils ne peuvent arriver à se rendre un compte exact de leur situation, le devoir de tous les deux est de s'arrêter et de s'attendre jusqu'à ce que le brouillard se soulève, ou, au moins, de modérer la vitesse de façon à pouvoir s'arrrêter à la distance à laquelle ils s'apercevront. — Cour de district des États-Unis, juin 1896, navires *le Grenadier* et *l'August-Korff*, R. D. M., XII, 351.

Que les navires mouillés en rade du Havre ne commettent aucune faute en appareillant et en se dirigeant vers le port alors même que le temps est brumeux et qu'ils n'aperçoivent pas les feux des jetées de l'endroit où ils sont mouillés s'ils marchent à une vitesse très modérée et en se guidant d'après les sons de la trompette à vapeur installée à l'entrée du port; alors que, malgré la brume, la navigation n'a pas été interrompue et que de nombreux navires sont entrés dans le port ou en sont sortis dans la même marée. — Trib. de comm. du Havre, 7 février 1891, capitaine Lemerry et Dubuisson c. capitaine Seguro, navire, *Beni-Carlo*, Rec. du H., 1891. 1. 67.

Par temps d'épais brouillard, un homme de veille seul sur le pont, sans homme de veille au bossoir, est un nombre insuffisant pour un voilier; ce navire est également en faute de ne pas avoir lofé après avoir vu le vapeur faire machine en arrière deux minutes avant la collision, manœuvre qui ne pouvait entraîner aucun danger et pouvait prévenir l'abordage. — Cour du district

Sud de New-York, 18 février 1899, navires *Patria* et *Francis M.*, Rev. int. de dr. mar., XV, 242.

§ 16. **Constatation de risque de collision.** — « Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe. »

§ 17. **Rencontre de deux navires à voiles.** — Art. 17. — « Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre, de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir:

a) Tout navire courant largue doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près.

b) Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route d'un navire qui est au plus près tribord amures.

c) Lorsque deux navires courent largue avec le vent de bord opposé, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre.

d) Lorsque deux navires courent largue avec le vent du même bord; celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent.

e) Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire. »

On entend par navire courant largue le navire qui reçoit le vent de telle sorte que le vent fasse un angle obtus avec la route qu'il suit; cette position est la plus favorable, c'est seulement avec le vent largue que toutes les voiles peuvent servir, aussi comprend-on que ce soit au navire qui se trouve dans cette situation, ayant l'entière liberté de ses mouvements, à manœuvrer pour éviter l'abordage.

L'amure d'une voile basse est le point qui se trouve au vent. On a les amures à tribord lorsque ce bâtiment présente ce bord au vent, à bâbord si le vent souffle de bâbord.

On dit qu'un navire court au plus près ou près du vent, lorsque la direction dans laquelle le vent souffle fait avec la quille du navire, c'est-à-dire avec la ligne suivant laquelle il marche, un angle aussi aigu que son gréement et la position de ses vergues peuvent le permettre.

Un navire est au vent quand il est plus près de la source ou de l'origine même du vent que l'autre bâtiment avec le quel on le compare et qui, par rapport au premier, se trouve sous le vent, c'est-à-dire plus éloigné de cette origine.

Un navire a vent arrière lorsque la direction dans laquelle souffle le vent ne fait qu'une même ligne avec la quille du navire et l'enfile directement de la poupe à la proue.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : lorsque deux navires à voiles font des routes qui se croisent et les exposent à un abordage, et si l'un de ces navires est au plus près, tandis que l'autre a le vent arrière, le navire au plus près n'a pas de manœuvre à faire et doit continuer sa route; que c'est au navire qui a vent arrière de manœuvrer à ne pas gêner la route de celui qui est au plus près; que par conséquent le navire qui ayant vent arrière a continué sa route sans éviter le navire au plus près doit être seul responsable des conséquences de l'abordage. — Cour d'appel de Poitiers, 5 mai 1880, Liais c. capitaine Evensen, abordage de *l'Akyab* et de *l'Ilos*, Rec. du Havre, 1880. 2. 148.

Qu'il est de règle en matière de navigation maritime que c'est au navire qui a le vent sous vergue à éviter celui qui serre le vent au plus près, à peine d'être responsable envers ce dernier des conséquences de l'abordage. — Trib. de comm. de Marseille, 15 avril 1856, capitaine Condiller c. capitaine Calzada, abordage de la goëlette *Gravina* et du brick *Le Hiron*, Rec. de Marseille, 1856. 1. 241. — Même solution : Cour d'appel d'Aix, 2 février

1858, capitaine Luccioni c. capitaine Artaud, Rec. de Marseille, 1858. 1. 56.

Que lorque deux navires vont au plus près des vents à contrebord, celui des deux qui a les amures à bâbord doit céder la place à celui qui les a à tribord. — Trib. de comm. de Marseille, 25 février 1859, capitaine Ucciani c. capitaine Poggioli, abordage de *l'Alcyon* et de *l'Intelligent*, Rec. de Marseille, 1859. 1. 133.

Que la règle qui veut que les navires marchant vent arrière laissent aux bâtiments marchant au plus près l'espace nécessaire pour évoluer est applicable même au cas où le navire marchant vent arrière rencontre plusieurs bâtiments courant des bordées dans les mêmes eaux; que s'il ne peut les passer tous à l'arrière, il doit leur donner le temps de s'écarter. — Trib. d'Anvers, 18 janvier 1862, capitaine Wulf c. capitaine Naess, Rec. d'Anvers, 1862. 1. 152.

Que quand deux navires font des routes qui se croisent et qu'ils naviguent l'un vent arrière ou grand largue, l'autre avec le vent au plus près, c'est celui qui a le vent arrière ou grand largue qui doit manœuvrer pour ne pas gêner la route et prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage; que lorsqu'un abordage a lieu entre les deux navires naviguant dans ces conditions, la responsabilité doit incomber au navire qui a le vent arrière ou grand largue. — Cour de la Réunion, 26 avril 1893, Vally et Cie c. Demoiselle Bédier, abordage de *la Réunion* et de la chaloupe *Abraham*, D. 1893. 1. 356.

Que lorsque deux voiliers font des routes se croisant de façon à les exposer à une rencontre; c'est à celui qui a le vent arrière ou grand largue à s'écarter de la route de celui qui navigue au plus près. — Cour d'appel de Caen, 20 février 1895, Le Perchey c. Couyère, navires *Notre-Dame de grâce protégez-nous* et *Aimée-Marie-Victoire*, R. D. M., t. X, p. 770.

§ 18. **Rencontre de deux navires à vapeur. — Art. 18.** — « Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre. »

Cet article ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre : il ne s'applique pas à ceux qui, s'ils continuent leurs routes respectives, se croiseront sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cet article sont ceux dans lesquels, chacun des deux bâtiments a le cap sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre et tout à fait ou à très peu près dans le prolongement de son cap, et pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas au cas où pendant le jour, un bâtiment en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni au cas où pendant la nuit, chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, où chaque bâtiment présentant un feu vert voit le feu de même couleur de l'autre, ni au cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge, enfin ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction qui soit devant ou à peu près.

Art. 19. — « Lorsque deux navires marchant à la vapeur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire. »

Jurisprudence. — Il a été jugé que : 1° lorsque deux navires à vapeur arrivent l'un sur l'autre, chacun des deux capitaines doit venir sur tribord, que le capitaine qui ne se conforme pas à cette

règle commet une faute qui le rend responsable de l'abordage survenu entre les deux navires. — Cour d'appel d'Aix, 19 novembre 1852, Gazan c. Combes, abordage *Ville de Marseille* et *Ville de Grasse*, Recueil de Marseille, 1852. 1. 33. — Trib. de comm. de Marseille, 23 mai 1856, capitaine Chauna c. assureurs, vapeurs *Capitole* et *Ville de Cette*, Même recueil, 1856. 1. 183.

Que lorsque deux vapeurs, naviguant la nuit à contre-bord s'aperçoivent l'un l'autre par le feu vert (tribord), chacun des deux doit continuer sa route droit devant lui, et que celui qui, sans nécessité, en dévie pour venir sur tribord commet une faute qui le rend responsable de l'abordage survenu. — Trib. de comm. de Marseille, 12 août 1858, capitaine Cormiquel et div. c. capitaine Gilette, vapeurs *Borysthène* et *Marocain*, Rec. de Marseille, 1859. 1. 113.

Que s'il est de règle que deux navires allant en sens inverse doivent se diriger chacun à tribord pour s'éviter, cette manœuvre constitue au contraire une faute, lorsqu'elle est exécutée par un navire qui, placé en face de deux autres au milieu desquels il pourrait passer, ne fait, en gouvernant à tribord, que rapprocher les distances et se jeter au devant de l'un d'eux. — Trib. de comm. de Marseille, 3 juin 1857, Grinelli c. Ségur frères, vapeur *Marie* c. *le Renvoi*, Rec. de Marseille, 1858. 1. 63.

Que pour que deux navires à vapeur soient réputés courant l'un contre l'autre directement ou à peu près, il faut que chaque navire ait aperçu les deux feux de côté de l'autre; que si, au contraire, chaque vapeur n'a aperçu qu'un feu de côté de l'autre, les deux vapeurs doivent être réputés faisant des routes qui se croisent, et dans ce cas, c'est celui qui a vu l'autre par tribord qui doit manœuvrer de manière à éviter l'abordage. — Trib. de comm. de Marseille, 12 juin 1876, capitaine Bawin c. capitaine Lachaud, vapeurs *Oran* et *Seybouse*, Rec. de Marseille, 1876. 1. 179.

Que le règlement ne prescrit d'aller à tribord que lorsque deux bateaux font des routes directement opposées, ce qui a lieu, la nuit, quand chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre; que le capitaine d'un vapeur qui ne voyant aucun des feux de côté de l'autre ordonne de gouverner à tribord commet donc une faute et est responsable de

l'abordage survenu. — Trib. de comm. de Marseille, 25 mars 1884, Valery frères et assureurs c. Cie Florio, abordage de *l'Oncle Joseph* et de *l'Ortigia*, Rec. de Marseille, 1884. 1. 161.

Que lorsque deux navires font route à l'encontre l'un de l'autre, ils doivent tous les deux venir sur tribord pour passer à bâbord l'un de l'autre; que les navires dans cette position ne peuvent prendre une direction opposée et faire une manœuvre contraire à la règle qu'en cas de nécessité et qu'autant que cette nécessité naît du besoin d'échapper à un péril immédiat. — Trib. comm. du Havre, 4 avril 1871 cap. Gleerup c. capitaine Aubry, abordage du *Motala* et du *Vulcain*, Rec. du Havre, 1871. 1. 185.

Que quand deux vapeurs font des routes qui les exposent à s'aborder, le capitaine qui voit l'autre par tribord doit manœuvrer de manière de ne pas gêner la route du navire et venir lui-même sur tribord; que le capitaine du navire aperçu par tribord de l'autre commet aussi une faute, lorsqu'en pareil cas il vient sur tribord, alors qu'il n'avait qu'à continuer sa route. — Cour d'appel d'Aix, 7 juin 1869, arrêt confirmant un jugement du tribunal consulaire de Constantinople, Justiniani c. Messageries maritimes, abordage du *Benjamin Alffiood* et du *Delta*, Rec. du Havre, 1871. 2. 95.

Que lorsque deux navires à vapeur, naviguant pendant la nuit, se sont réciproquement aperçus et qu'ils viennent directement l'un sur l'autre, ils doivent venir tous les deux sur tribord pour passer à bâbord l'un de l'autre, que celui des capitaines qui ne se conforme pas à cette règle est en faute, qu'en conséquence s'il manœuvre de manière à venir sur bâbord pour passer à tribord de l'autre et qu'il y ait abordage il doit demeurer seul responsable des conséquences de l'abordage. — Cour d'appel de Rouen, 14 août 1872, Cie Transatlantique c. Moquart Bourgoin et Cie, abordage *Péreire* et *Ville de Bordeaux*, Rec. du Havre, 1872. 2. 202.

Que dans le cas où un navire a par sa marche défectueuse rendu un abordage imminent et effectué des manœuvres irrégulières quand il était à proximité d'un autre bâtiment, ce dernier ne peut être déclaré coupable d'une faute commune et rendu responsable des suites de l'abordage, alors même que le capi-

taine de ce bâtiment sous la pression des circonstances, exécute ou ordonne une manœuvre qui n'était pas celle qu'exigeait la situation. — Cour d'appel (appel de la Division d'amirauté), 15 juillet 1879 arbordage du *Bywell Castle*, rapporté par Clunet 1880, p. 588.

Qu'en cas de rencontre, pendant la nuit, de deux navires à vapeur courant à contre-bord, chacun d'eux doit, pour obéir aux prescriptions réglementaires, venir sur tribord, et en outre, persister dans son mouvement jusqu'à ce que tout danger de collision ait disparu; que si, dans ces conditions, un abordage se produit, il doit être réputé dû à la faute du capitaine de celui des navires qui, ayant aperçu l'autre et commencé son mouvement sur tribord en temps opportun a brusquement abandonné la direction qu'il devait prendre en se rejetant sur bâbord, alors surtout qu'il est constant que le navire obéissait mal à sa barre et se trouvait dans des conditions rendant ses évolutions lentes et difficiles. — Cour de Rennes, 26 novembre 1888, Flornoy et fils c. Jean, abordage de *la Vendée* et de *l'Anna*, Recueil de Nantes, 180. 1. 59.

Que lorsqu'un navire aperçoit un autre navire par son feu vert, et qu'il en est également vu par son feu vert, il doit se maintenir dans la position où il se trouve, et qui rend tout abordage impossible; que si donc le capitaine manœuvre de manière à présenter son feu rouge, il commet une faute, et c'est lui qui doit être déclaré responsable; que le capitaine de navire est aussi en faute, qui fait une fausse manœuvre par suite de sa trop grande précipitation à examiner la route suivie par l'autre navire, alors surtout que la distance qui sépare les deux bâtiments, en l'espèce trois milles marins, est assez grande pour lui laisser tout le temps de la réflexion; que les dispositions du règlement international de 1884 qui prescrivent au capitaine qui voit par tribord un navire venant sur lui, de manœuvrer pour éviter l'abordage, soit en allant sur tribord, soit en allant sur bâbord, ne sont pas applicables, lorsque les deux navires suivent des routes parallèles et se présentent réciproquement leur feu de même couleur. — Trib. de comm. de Marseille, 30 décembre 1889, Cie Fraissinet c. Cie Royale néerlandaise de navigation à vapeur, navires *Euxène* et *Irène*, Rev. int. de dr. mar., t. V, p. 523.

Qu'est en faute le navire qui, devant s'écarter de la route d'un autre, s'en rapproche jusqu'à deux longueurs de bateau, la prudence la plus élémentaire du marin commandant de prévoir qu'au dernier moment le moindre mouvement de l'autre navire devra entraîner une collision. — Trib. civ. Ostende, 11 février 1892, Élisabeth Balls et Villiam Buckle c. Aug. Duchesne, navires *Rivulet* et *Louise-Isabelle*, R. D. M., X, 313.

Que l'article du règlement ne prescrit à chacun des deux navires de venir sur tribord que pour les cas où chacun est placé de manière à voir de nuit les deux feux de côté de l'autre, que le capitaine est donc en faute qui vient sur tribord lorsqu'il n'a encore vu que le feu blanc de l'autre, la seule vue de ce feu ne pouvant le fixer sur la direction suivie par ce navire; que si donc cette manœuvre met le navire qui le fait sur la route de l'autre, et qu'un abordage s'ensuive, c'est le capitaine qui l'a ordonnée qui doit être responsable du sinistre; que le capitaine commet une seconde faute et aggrave sa responsabilité lorsque, l'autre navire étant venu lui-même sur tribord à la suite de la fausse manœuvre du premier, il veut tardivement réparer son erreur originaire et revient lui-même sur bâbord alors qu'il n'était plus temps. — Cour d'appel d'Aix, 6 mars 1894, Cyprien Fabre c. Société générale des transports maritimes, navires *Alsace* et *Foria*, R. D. M., t. X, p. 197.

Que lorsque deux vapeurs font des routes presque parallèles, mais telles qu'ils ont des chances de se rencontrer, si aucun des deux ne modifie sa direction, c'est à celui qui voit l'autre par tribord à manœuvrer pour éviter l'abordage, tandis que celui qui voit l'autre par bâbord doit continuer sa route; qu'en conséquence, si deux navires marchent dans ces conditions, celui qui voit les feux rouge et blanc de l'autre naviguant par son travers à tribord remplit son devoir en faisant machine arrière, et la responsabilité de l'abordage incombe à celui qui, voyant les feux vert et blanc de l'autre a fait aussi machine en arrière, et occasionné ainsi une confusion de manœuvre qui a causé le sinistre. — Trib. de comm. de Marseille, 2 juillet 1894, Cie Nationale de navigation c. Cie de Navigation mixte et capitaine Azibert, navires *Colombo* et *Kabyle*, R. D. M., t. X, p. 258.

Que le capitaine d'un vapeur est en faute, lorsque, faisant une route qui croise celle d'un autre vapeur qu'il voit par tribord, il ne s'écarte pas de la route de l'autre; que la conséquence de cette faute doit être de le faire déclarer responsable de l'abordage survenu; que l'erreur que le capitaine aurait commise en croyant que l'autre navire avait stoppé, lorsqu'il n'en était rien, peut bien atténuer sa responsabilité au point de vue moral et disciplinaire, mais qu'elle ne saurait l'atténuer au point de vue des responsabilités civiles. — Trib. de comm. de Marseille, 8 janvier 1895, Caillol et Saint-Pierre c. Cie de Navigation mixte et assureurs, abordage du *Félix Touache* et de *la Stella maris*, Rec. de Marseille, 1895. 1. 116.

L'inobservation des prescriptions du règlement international du 21 février 1897; en l'espèce : le fait par un vapeur de venir brusquement sur tribord, sans signaler son mouvement par un coup de sifflet, et de ne pas faire machine en arrière, ni même stopper, quand la collision était imminente, alors que l'observation de ces prescriptions aurait sinon empêché l'abordage du moins rendu le choc moins violent, entraîne la responsabilité du navire en faute. — Trib. civ. Marseille, 29 novembre 1899, Cyprien Fabre et Cie c. Shell, Transport and trading Co, navires *Druentia* et *Putan*, R. D. M., XV, 782.

§ 19. **Rencontre d'un navire à voiles et d'un navire à vapeur.** — Art. 20. — « Lorsque deux navires, l'un à vapeur, l'autre à voiles courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles. »

De ce que les voiliers doivent suivre leur route sans se préoccuper des navires à vapeur et que c'est à ces derniers seuls qu'incombe les soins de faire les manœuvres nécessaires pour éviter l'abordage, on a voulu qu'au cas d'abordage entre un voilier et un vapeur c'est le vapeur qui doit être présumé en faute et qui doit être déclaré responsable de l'abordage s'il ne rapporte pas la preuve d'un

cas fortuit ou d'une force majeure ou d'une faute commise par le voilier. Cette présomption est généralement admise par la doctrine et la jurisprudence, cependant il y a quelques arrêts récents en sens contraire.

Ainsi donc, en cas d'abordage entre un navire à vapeur et un navire à voiles, c'est sur le navire à vapeur que pèse le fardeau de la présomption de faute. Ceci s'explique fort bien, si l'on songe que les vapeurs évoluent avec beaucoup plus de facilité que les voiliers, d'abord parce que quelle que soit la faiblesse du vent, ils ont toujours et facilement une certaine vitesse acquise qui permet au navire d'évoluer sans peine et d'obéir à la direction que leur imprime son gouvernail, puis parce qu'ils suivent la route qu'ils veulent quelle que soit la direction du vent, ils ne sont pas obligés de louvoyer au cas de vent contraire, enfin parce qu'ils peuvent faire au besoin machine en arrière, et de cette façon s'arrêter très rapidement et même reculer.

Le principe est donc fort sage qui impose aux vapeurs d'évoluer en vue des voiliers de manière à éviter tout abordage, et qui permet à ceux-ci de continuer leur route sans souci de la direction de la marche des vapeurs.

Mais par le même principe, quand il arrive qu'un vapeur de fort tonnage est en présence d'une embarcation de très petite dimension, d'une barque par exemple, certains tribunaux ont admis que la règle des responsabilités devait disparaître (nous en avons signalé un cas dans la jurisprudence) et s'il est établi que le vapeur, étant à l'entrée d'un port n'avait pas la pleine liberté de ses mouvements, tandis qu'il était facile à une petite barque d'éviter l'abordage, les responsabilités pourront être déplacées. Cette manière d'envisager les choses peut être juste parfois, mais

les tribunaux devront admettre le déplacement de responsabilités avec une extrême réserve; car la règle générale est des plus sages. Et qui sait à quel moment précis une petite barque cesse d'être telle pour devenir une grande barque, puis un navire : il faut en cette matière éviter l'arbitraire et ce n'est pas un mal que les vapeurs qui ont à leur disposition de puissants moyens de modifier leur marche ou même de s'arrêter, soient au cas échéant rappelés à la prudence par une jurisprudence sévère.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : lorsque deux navires, l'un à voiles et l'autre à vapeur, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire sous vapeur doit s'écarter de la route de celui qui est à voiles, diminuer de vitesse, stopper, ou même marcher en arrière, si cela est nécessaire pour éviter l'abordage.

Que le navire à voiles qui est rattrapé par un navire à vapeur et dont les feux de position restent cachés pour ce dernier, remplit toutes les obligations qui lui incombent en montrant au-dessus de sa poupe un feu blanc ou un feu intermittent destiné à avertir le navire qui approche, qu'il suffit que ce feu montre une lumière claire, visible à une distance d'au moins un mille pour que le navire à voiles soit exonéré de toute responsabilité; c'est au navire à vapeur, prévenu par l'apparition du feu blanc réglementaire à la distance d'au moins un mille, de s'écarter de la route du navire à voiles et de faire en temps utile les manœuvres nécessaires, qu'en cas d'abordage entre un navire à voiles et un navire à vapeur il y a présomption de faute contre ce dernier. — Cour de Paris, 24 janvier 1894, Cie des Messageries marit. c. Cie des Transports marit., navires *Orénoque* et *Yvonne*, Pandectes Françaises, 1896. 2. 9.

Que le vapeur, bien qu'il soit remorqué et qu'il ait un pilote à bord, ne saurait invoquer le cas de force majeure si, en sortant par suite d'une embardée, il a abordé et coulé un voilier qui entrait dans des conditions normales; que pour invoquer le cas de force majeure, il faut que le vapeur en apporte lui-même la preuve, tirée de toutes les circonstances de navigation propres à l'établir,

que dans le cas contraire, c'est-à-dire, quand la cause de l'embardée reste inexpliquée, il y a présomption que le vapeur est en faute et dès lors responsable; que l'existence de courants à l'entrée d'un port ne constitue pas un cas de force majeure. — Douai, 21 décembre 1885, Askierv c. Herrlich, abordage entre *le Caxton* et *le Verbena*, R. D. M., II, p. 515.

Que le principe qui n'admet de responsabilité que si le fait dommageable est le résultat de la faute de celui auquel le fait est imputé et le principe que la preuve de l'existence de toute obligation incombe à celui qui en réclame l'exécution sont applicables en matière d'abordage; que la seule constatation du fait matériel de l'abordage ne suffit pas pour faire admettre comme légalement présumée la faute du commandant d'un navire sous vapeur qui est entré en collision avec un voilier; que les motifs qui ont engagé le pouvoir réglementaire à faire un traitement différent au navire sous vapeur et au voilier peuvent être pris en considération par le juge pour compléter les éléments de sa décision au sujet d'un abordage dont des preuves directes n'établissent pas les causes réelles, mais que le juge ne doit y avoir égard que suivant les cas: que l'influence plus ou moins grande qu'il accorde, au point de vue de la preuve, à la qualité respective des navires en collision rentre dans la catégorie des présomptions abandonnées aux lumières et à la prudence des magistrats. — Cour de cassation de Belgique, 17 juillet 1890, Haack c. Kruger et Société Cockerill, R. A., 1893. 1. 302.

Que lorsqu'un vapeur, ayant d'abord aperçu un voilier à tribord, feu vert à feu vert, ne voit plus ensuite que sa voilure, il doit manœuvrer immédiatement pour rendre l'abordage impossible, et s'il y a un doute sur la route suivie par le voilier, diminuer de vitesse ou stopper ou, au besoin faire machine en arrière; qu'alors même que, dans les circonstances ci-dessus, le voilier aurait brusquement changé de route de façon à montrer son feu rouge, le vapeur serait seul responsable de l'abordage qu'il aurait pu éviter en manœuvrant sans retard, et que le voilier qui n'avait aucune manœuvre à faire pour éviter la rencontre, ne saurait être réputé fautif pour n'avoir maintenu que deux hommes d'équipage sur le pont, du moment que ce nombre était suffisant pour assurer sa

marche. — Trib. de comm. du Havre, 30 octobre 1894, Basile c. Gronmeyer, navires *Teutonia* et *Mère de Miséricorde*, R. D. M., X, p. 430.

Qu'un navire à vapeur qui aperçoit à une distance de deux ou trois milles en mer un navire à voiles doit manœuvrer pour éviter un abordage; que s'il ne peut se rendre compte de la marche suivie par ce navire, il doit ralentir sa propre course et ne faire aucun mouvement décisif jusqu'à ce qu'il soit fixé à cet égard, que la circonstance que les feux du navire n'étaient pas visibles ne diminue pas la responsabilité du navire à vapeur. — Londres, Conseil privé, 24 avril 1873, *le Bougainville* et *le James Stevenson*, Clunet, 1874, p. 198.

Il a encore été jugé dans le même sens qu'en cas d'abordage entre un vapeur et un voilier, il y a présomption de faute à charge de vapeur. — Trib. civ. Marseille, 5 mars 1885, capitaine Balestrino c. capitaine Paré, navires *Giuseppe* et *Sénégal*, M. 1885. 1. 124. — Trib. co. Marseille, 22 juillet 1885, capitaine Simon c. capitaine Boon, navires l'*Heureux Félix* et *Counmoundouro*, M. 1885. 1. 253. — Rouen, 22 mai 1889, capitaine Lebideau c. capitaine Lambert, navires *la Druentia* et *la Myrta*, H. 1890. 2. 148. — Aix, 25 novembre 1889, Vve Guibert c. Morelli, navires *la Louise*, et *le Persévérant*, Rec. d'Aix, 1890. 1. 53. — Trib. co. Marseille, 23 janvier 1890, capitaine Anderson c. capitaine Lindhner, R. D. M., V, 660. — Trib. co. Havre, 13 mars 1890, capitaine Féron c. capitaine Schuck, R. D. M., VI, 51. — Trib. co. Honfleur, 21 mars 1894, Couyère c. Leperchey, R. D. M., X, 250. — Trib co. Fécamp, 11 octobre 1899, Monnier c. Cie des Messageries maritimes, navires *La Charente* et *Jeanne-d'Arc*, R. D. M., XV, 759.

Mais il a été jugé en sens contraire que : le fait seul d'un abordage entre un steamer et un voilier ne suffit pas pour créer à la charge du premier une présomption quelconque de faute; il y a lieu d'examiner dans chaque cas spécial les diverses circonstances de l'abordage. — Trib. co. Anvers, 12 juin 1895, capitaine Lauro c. capitaine Grosby et Frank Ross, navires *Giuseppe* et *Storm King*, R. D. M., XI, 221. — Rouen, 26 juin 1900, Cie des Messageries maritimes c. Monnier, navires *La Charente* et *Jeanne-d'Arc*, R. D. M., XVI, 165. — Trib. civ. Bruges, 24 juillet 1893,

Dixon c. État Belge et Romyn, navires *l'Amorette* et *la Flandre*, Pasicrisie belge, 1893. 3. 385.

D'autre part, il a été jugé que la présomption à l'encontre du vapeur cesserait de s'appliquer lorsque le voilier est une simple barque, les motifs qui ont fait décider que le voilier ne doit pas se déranger de sa route n'existant plus alors, une barque pouvant évoluer aussi facilement et même plus facilement qu'un vapeur. — Trib. co. Marseille, 5 juin 1884, Panerau c. Fraissinet et Cie, navires *Nouveau-Monde* et *Algérie*, M. 1884. 1. 231.

Que l'erreur d'appréciation des officiers de quart d'un vapeur, qui ont confondu les feux de position du voilier d'avec ceux d'un bateau pilote, erreur qui a entraîné la fausse manœuvre et, par suite, causé l'abordage, ne peut être considérée comme excuse. — Trib. co. Fécamp, 11 octobre 1899, Monnier c. Cie des Messageries maritimes, navires *La Charente* et *Jeanne-d'Arc*, R. D. M., XV, 759.

Sur les cas où il y a faute du navire à voiles renversant cette présomption, il a été jugé que : l'abordage doit être attribué à la faute du voilier qui, après avoir passé devant un vapeur remorquant des chalands a viré brusquement de bord à quelque distance et est venu se précipiter dans la direction que n'avait cessé de suivre le vapeur. — Rouen, 17 novembre 1884, Petitpas et Malandain c. Ravain, navires *Franklin* et *Saint-Jean*, H. 1885. 2. 34.

Que la présomption de faute qui pèse sur le steamer qui a abordé le voilier, cesse d'exister quand le voilier est entré dans un chenal malgré la défense régulièrement établie par des signaux. — Trib. de comm. du Havre, 13 mai 1890, capitaine Feron c. capitaine Schuck, navires *Teutonia* et *Aventure*, R. D. M., VI, p. 51.

Que lorsqu'un abordage a lieu la nuit entre deux navires, l'un à vapeur l'autre à voiles, bien que ce soit au vapeur à manœuvrer de manière à prévenir les accidents, cette règle n'est point absolue et doit s'interpréter d'après les faits particuliers de la cause ; que particulièrement, lorsque le voilier, qui louvoyait dans l'obscurité et dont le feu blanc ne pouvait indiquer sûrement la situation au vapeur, s'est jeté au devant de lui, alors que celui-ci,

muni de tous ses feux, naviguait à tribord, le capitaine du navire à vapeur n'est pas responsable du préjudice causé par le sinistre. — Rouen, 30 juin 1875, Thomson c. Levître, navires *Marie-Stuart* et *Pierre-Constance*, Rec. de Rouen, 1875, p. 194.

La règle que le navire à voiles ne doit faire aucune manœuvre doit être combinée avec le principe qu'un capitaine doit prendre toutes les précautions pour éviter un abordage; lors donc que le capitaine du voilier voit qu'un abordage est devenu imminent, il doit faire toutes les manœuvres nécessaires pour l'éviter.

Jugé en ce sens que : le voilier ne doit déroger à la règle qu'il n'a à faire aucune manœuvre qu'en cas de nécessité absolue; que notamment, le capitaine du voilier ne doit chercher à dévier de sa route, que lorsqu'il s'aperçoit que l'abordage est devenu fatal et inévitable. — Trib. co. Marseille, 23 décembre 1887, Robert Lafon c. Cie Péninsulaire orientale, navires *Mazali* et *Chusan*, R. D. M., III, p. 589.

Que la manœuvre du dernier moment faite par le navire abordé ne peut être regardée comme une faute atténuant la responsabilité de l'abordeur; il en est ainsi, à plus forte raison, lorsque le voilier, en l'espèce, ayant lofé, cette manœuvre a eu pour résultat d'éviter un plus grand dommage. — Trib. co. Fécamp, 11 octobre 1899, Monnier c. Cie des Messageries maritimes, navires *La Charente* et *Jeanne-d'Arc*, R. D. M., XV, 759.

§ 20. **Interprétation. — Éviter de couper la route d'un bâtiment sur l'avant. — Diminuer la vitesse, stopper et même marcher en arrière** — Art. 21. — « Quand d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des navires doit changer sa route, l'autre bâtiment doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. »

Nota. — Il peut se faire, par suite du temps couvert ou pour d'autres causes, que deux navires viennent à se trou-

ver tellement rapprochés l'un de l'autre que la collision ne puisse être évitée par la manœuvre seule de celui qui doit laisser la route libre; dans ce cas, l'autre navire doit faire de son côté, telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour empêcher l'abordage.

Art. 22. — « Tout navire qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci. »

Art. 23. — « Tout navire à vapeur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière, si les circonstances le rendent nécessaire. »

§ 21. **Navire à vapeur dans les passes. — Obligations de s'écarter des bateaux de pêche. — Signaux phoniques par les navires en vue**, art. 25. — Dans les passes étroites tout navire à vapeur doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger pour lui, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

Art. 26. — Tout navire à voiles faisant route doit s'écarter de la route des navires à voiles ou embarcations pêchant avec des filets, des lignes et des chaluts. Cette prescription ne donne pas aux navires ou embarcations qui sont occupées à une opération de pêche le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des navires ou embarcations de pêche.

Art. 28. — « Les mots « son bref » employés dans cet article signifient son d'environ une seconde de durée.

« Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa

route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions de ce règlement, indiquer ce changement par les signaux suivants, faits au moyen de son sifflet ou de sa sirène, savoir :

Un son bref pour dire : « je viens sur tribord » ; deux sons brefs pour dire « je viens sur bâbord » trois sons brefs pour dire « je marche en arrière à toute vitesse ».

§ 22. **Signaux de détresse.** — Lorsqu'un bâtiment est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants, ensemble ou séparément, savoir :

Pendant le jour :

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ.

2° Le signal de détresse du Code international indiqué par les signes N. C.

3° Le signal de grande distance consistant en un pavillon carré, ayant au-dessus et au-dessous un ballon ou quelque chose ressemblant à un ballon.

4° Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

Pendant la nuit :

1° Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'une minute environ.

2° Flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril à goudron, à huile, etc.

3° Fusées ou bombes projetant des étoiles de toutes couleurs et de tous genres, ces fusées ou bombes lancées une à une à de courts intervalles.

4° Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.

§ 23. — **Navires entrant dans un port. — Navires sortant d'un port. — Navires évoluant dans un port.** — Dans les ports, soit qu'ils évoluent dans le port même, soit qu'ils entrent ou qu'ils sortent, les navires doivent se conformer aux règles concernant les signaux en général, les feux, et l'obligation de prendre la droite.

Quand deux navires font route pour entrer dans un port, celui qui est le plus éloigné doit ralentir ou stopper, jusqu'à ce que le plus rapproché soit entré.

Le navire entrant doit avoir ses ancres parées et doit se diriger de façon à éviter ou maîtriser les efforts du courant pour ne point se laisser tomber sur les bâtiments qui peuvent se trouver dans la passe, et marcher à une vitesse très modérée.

Le navire sortant doit laisser la place libre au navire entrant. Enfin les navires qui exécutent des manœuvres dans les ports doivent employer toutes les précautions pour prévenir les abordages et autres accidents. Nous avons fait choix de quelques décisions de jurisprudence qui feront connaître d'une manière générale les obligations des navires qui exécutent les manœuvres ayant pour objet d'entrer dans un port ou d'en sortir.

Jurisprudence. — D'une manière générale, les navires qui entrent dans les ports ou qui en sortent doivent tenir la droite. C'est ainsi qu'il a été jugé que : la règle d'après laquelle deux navires se rencontrent et courent l'un sur l'autre directement ou à peu près sont tenus de venir sur tribord pour passer à bâbord l'un de l'autre, est applicable non seulement en pleine mer, mais encore à l'entrée et à la sortie des ports. — Trib. de comm. du Havre,

22 novembre 1864, capitaine Wood c. capitaine Day, navires *Ary Scheffer* et *City of Hambourg*, Rec. du Havre, 1864. 1. 226.

Qu'à l'entrée ou à la sortie d'un port, les navires doivent toujours tenir leur droite. Ainsi le navire qui entre dans le port du Havre doit suivre et longer la jetée sud, tandis que celui qui sort doit suivre et longer la jetée nord; que celui-là est en faute et doit seul supporter l'abordage, qui n'a pas suivi la route réglementaire. — Trib. de comm. du Havre, 26 janvier 1874, Vincent c. capitaine Voizard, navires *Elisa* et *Eclair*, Recueil du Havre, 1874. 1. 55. — Même solution, cour d'appel de Rouen, 22 avril 1874, Wachter c. Consert, navires *Nathalie* et *William Bankes*, Rec. du Havre, 1874, p. 197.

En ce qui concerne les navires entrant dans un port :

Il a été jugé : que tout navire entrant dans un port doit avoir ses ancres parées pour le mouillage, que l'inobservation de ces règles constitue le capitaine en faute et le rend responsable de toutes les avaries qui peuvent en résulter. — Trib. de comm. du Havre, 16 février 1861, capitaine Storn c. capitaine Hausen, navires *Pléiades* et *Pellonia*, H. 1861. 1. 53.

Que le capitaine qui entre dans un port doit tenir ses ancres parfaitement parées pour le mouillage, et doit, de plus, placer à chaque bossoir un homme prêt à mouiller les ancres; que le capitaine qui ne prend pas ces précautions commet une faute et devient responsable des suites de l'abordage qui en est la conséquence. — Trib. de comm. du Havre, 12 février 1859, Mesurier le jeune et ses fils c. capitaine Merryenann, abordage du *Kentuckiam* et du *Comte-Roger*, Rec. du Havre, 1859. 1. 41.

Que tout navire entrant dans un port doit tenir ses ancres prêtes à être mouillées, et par suite, décrocher et rentrer les haubans de beaupré avant d'arriver au mouillage; que le capitaine qui n'observe pas ces prescriptions commet une faute qui le rend responsable de tous les événements qui en sont la conséquence. — Trib. de comm. du Havre, 13 janvier 1857, Cie des apparaux c. capitaine Loyan, navire *Red-Rover*, Rec. du Havre, 1857. 1. 32.

Que le steamer qui ne ralentit pas suffisamment sa vitesse à son entrée dans un port et qui s'aborde dans l'avant-port avec un

navire à voiles appareillant pour sortir est seul responsable de toutes les avaries causées par l'abordage, si, d'ailleurs, aucun tort ne peut être reproché au navire abordé; que, en ce qui concerne le port du Havre, tout navire qui entre dans le port sans ralentir sa marche, commet une contravention au règlement du port, et que cette contravention suffit à engager sa responsabilité. — Trib. de comm. du Havre, 8 janvier 1859, cap. Stetson c. cap. Becaudé, navires *William-Forthingham* et *Alma*, Recueil du Havre, 1859. 1. 11.

Que le navire sortant du port par une nuit très sombre doit, s'il aperçoit un autre navire entre les jetées, effectuant son entrée, attendre, pour continuer sa route, que le navire soit entré dans le port; que le capitaine d'un navire à vapeur, entrant dans un port par une nuit sombre, doit ralentir la vitesse de ses machines et marcher avec la plus grande précaution, et que lorsque deux navires, l'un entrant et l'autre sortant, se sont abordés et ne se sont point conformés à ces prescriptions, l'abordage doit être attribué à la faute commune des deux capitaines et les avaries supportées par chacun d'eux par égale portion. — Trib. de comm. du Havre, 18 janvier 1859, capitaine Malheux c. Barbey et Cie, abordage du *Hambourg* et de *la Gironde*, Rec. du Havre, 1859. 1. 25.

Que le capitaine doit modérer la marche de son navire pour ne point entrer dans le port avec une trop grande vitesse; que le dommage causé par abordage entre un navire appareillant pour sortir et un navire entrant, doit être supporté par le navire entrant, si ce dernier est entré trop vite et n'a rien fait pour éviter l'abordage. — Trib. de comm. du Havre, 1er août 1860, capitaine Telminère c. capitaine Cook, abordage de *l'Arguenon* et du *Stromboli*, Rec. du Havre, 1860. 1. 180.

Que le navire sortant du port doit tenir sa droite, que celui qui après avoir pris sa gauche, ne reprend sa droite que tardivement quand il s'aperçoit qu'il va rencontrer un navire entrant, est donc en faute; que le navire entrant doit marcher à une vitesse modérée, que s'il entre avec une trop grande vitesse pour pouvoir redresser sa route, et s'arrêter rapidement en faisant machine en arrière, il doit être tenu pour responsable de l'abordage sur-

venu. — Trib. de comm. du Havre, 9 août 1881, capitaine Schmidt c. capitaine Buttler, abordage de la *Germanie* et du *Donati*, Rec du Havre, 1881. 1. 237.

Que le navire qui entre dans un port doit se diriger de façon à éviter ou maîtriser les efforts du courant de manière à ne pas se laisser tomber sur les navires se trouvant dans la passe, que le navire entrant dans un port doit avoir ses ancres parées pour être mouillées en cas de besoin, et que le capitaine qui ne se conforme pas à ces prescriptions commet une faute et est responsable de l'abordage qui résulte de son défaut de prévision. — Trib. de comm. du Havre, 13 mai 1873, Tate c. Escarraguel, abordage du *Jubilec* et du *Porteur à vase*, n° 2, Rec. du Havre, 1873. 1. 199.

Que lorsque le signal d'interdiction est hissé, le navire entrant, maître du chenal, n'encourt aucune responsabilité s'il aborde un autre navire qui malgré ce signal, effectuait sa sortie; que ce navire sortant peut, à son tour, alléguer comme excuse la force majeure qui l'a mis dans la nécessité de continuer sa manœuvre de sortie quand le signal a été hissé. — Trib. de comm. de Dunkerque, 17 juin 1889, Royers c. Davies et Rooryck, navires *Baptiste-Eugène*, *Malowdale* et *Juliette-Marie*, Revue internationale de droit maritime, t. VII, p. 412.

Que ne commet aucune faute le vapeur qui, destiné à entrer dans les bassins à la prochaine marée haute, mouille à une distance minima de plus de 70 mètres d'un navire qui l'a précédé au mouillage. — Bruxelles, 12 juin 1899, armateurs de *l'Edendale* c. capitaine Le Hourff, navires *Edendale* et *Aulne*, Rev. int. de dr. marit., XV, p. 193.

Que lorsque deux navires manœuvrent pour entrer dans un port ou bassin, c'est au dernier arrivé à prendre les précautions nécessaires pour éviter l'abordage, et qu'il doit suivre avec prudence la marche de son devancier et régler sa marche sur celle de ce dernier. — Trib. d'Anvers, 31 août 1866, capitaine K'Morvant c. capitaine Otten, navires *Ienbre Almi* et *Albert*, R. A., 1867. 1. 73.

Que le navire qui est arrivé en rade plus tard qu'un autre et voit que ce dernier manœuvre pour entrer au bassin, doit lui

laisser la priorité et ne pas gêner ses mouvements, c'est-à-dire se tenir à une distance suffisante pour lui permettre de manœuvrer à l'aise; qu'en cas de manquement à cet égard il est responsable des avaries que l'autre navire se cause à lui-même ou cause au quai en manœuvrant pour empêcher la collision dont l'imminence est provoquée par l'approche inconsidérée du navire arrivé plus tard. — Trib. d'Anvers, 27 juin 1884, capitaine Davies c. capitaine Crisp, navires *Glauwern* et *Deerhill*, R. A. 1884. 1. 365.

Que lorsque deux navires sont placés devant l'entrée du goulet d'un bassin, c'est celui qui en est le plus près qui a le droit d'y entrer le premier. Que spécialement : quand un steamer est au mouillage à plus de 700 mètres en amont de l'ouverture du goulet d'un bassin et qu'un autre steamer, sous pression de vapeur, vient de la mer, culant avec une ancre draguant le fond, se placer en aval à environ 70 mètres par le travers du musoir du même goulet, à l'effet d'entrer, ce dernier a le droit d'entrer dans le bassin avant l'autre. — Bruxelles, 24 mai 1895, capitaine Horn c. Lammens et autres, R. D. M., XI, p. 213.

Que le navire entrant qui aperçoit un navire sortant doit continuer sa route, que si le navire sortant prend sur lui de dévier pour éviter une rencontre, il doit le faire de façon à l'éviter complètement, si donc il fait une manœuvre insuffisamment accentuée et dont le résultat a été de gêner les mouvements de l'autre navire, il est seul responsable de l'abordage. — Trib. de comm. de Marseille, 19 avril 1895, Cie de navigation mixte c. capitaine Michalinoudis, navires *Kabyle* et *Mités Arghini*, R. D. M., XI, p. 94.

Que le voilier qui entre dans un port sans diminuer sa vitesse et sans prendre les précautions d'usage en cas de grand vent est en faute, et est responsable de l'abordage survenu par suite de cette négligence. — Trib. co. Havre, 22 février 1897, Coquil c. Cressent, navires *Augustine* et *Jeune France*, R. D. M., XII, p. 706.

En ce qui concerne les navires sortant d'un port :

Il a été jugé : qu'il est de règle que le navire sortant d'un port doit laisser libre accès à celui qui entre ; qu'en conséquence, en cas d'abordage entre un navire entrant et un navire sortant, le

navire sortant qui ne s'est pas conformé à la règle ci-dessus, ne peut rendre le capitaine du navire entrant responsable de l'abordage. — Trib. de comm. de Marseille, 16 février 1863, Vaccaro c. capitaine Carafi, navires *Marsella* et *Télégraphe*, H. 1863. 2. 257.

Qu'un navire sortant d'un port doit manœuvrer de manière à ne gêner en rien la manœuvre d'un navire entrant, faute de quoi il est présumé responsable de l'abordage qui vient de se produire. —Trib. de comm. de Marseille, 10 mars 1884, Fraissinet c. Messageries maritimes, navires *Scarmandre* et *Assyrien*, M. 1884. 1. 154.

Que le capitaine d'un steamer commet une grave imprudence quand, mettant de côté la prudence la plus élémentaire, il sort du port à toute vitesse, alors surtout qu'en passant de la vive lumière des jetées à l'obscurité de la rade, il peut être exposé à commettre des erreurs d'appréciations, soit dans sa route, soit sur la route des autres navires; qu'il doit être en cas d'abordage déclaré responsable. — Trib. de comm. du Havre, 23 juillet 1884, Hautin-Tetard et le Blerce c. Tandonnat frères, abordage de *l'Espérance*, Rec. du Havre, 1884. 1. 233.

Que le navire qui en manœuvrant dans un bassin ou en effectuant sa sortie aborde des navires amarrés à leur poste, est responsable des avaries qui sont résultées de l'abordage. — Trib. de comm. du Havre, 22 février 1881, Heintzelmann c. capitaine Carbon, abordage du *Volmer* et du sloop *Dieu nous protège*, Rec. du Havre, 1881. 1. 69.

Que les règles d'entrée et de sortie d'un port ne sont pas applicables, comme toutes les prescriptions du même genre, lorsque leur observation conduirait à un danger immédiat. — Trib. co. Havre, 13 mai 1890, capitaine Féron c. capitaine Schuck, R. D. M., VI, p. 51.

Que lorsqu'un signal de défense a interdit tout mouvement dans un port, le bâtiment qui opère sa sortie malgré cette interdiction commet une faute, quel que soit son tonnage, le règlement des ports sur les signaux d'entrée et de sortie ne faisant aucune distinction à cet égard, et, à supposer qu'une tolérance existe en faveur des navires d'un faible tonnage, elle ne saurait s'appliquer à un bâtiment à la remorque. — Rouen, 1er août 1894, capitaine Clément c. capitaine Renezé, R. D. M., X, p. 402.

Que lorsqu'un navire opérant sa sortie d'un port, en l'espèce le port d'Alger, aperçoit le feu blanc d'un autre navire en dehors des jetées, il remplit tout son devoir en signalant son départ par un coup de sifflet; qu'il le remplit aussi en serrant franchement sur tribord dès qu'il aperçoit le feu vert de l'autre navire qui franchit la passe et auquel il montre lui-même son feu rouge, et en laissant ainsi le chenal libre pour l'évolution de son antagoniste; que, au contraire, le navire entrant qui, apercevant par tribord le feu rouge du navire sortant, continue sa route au lieu de mettre la barre à tribord, contrevient à l'article 16 du règlement de 1884 en vertu duquel, lorsque deux vapeurs font des routes qui se croisent de manière à faire craindre un abordage, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de ce dernier, et, à l'article 21 du même règlement, d'après lequel dans les passes étroites, tout vapeur doit, quand il le peut sans danger, prendre la droite du chenal; qu'en conséquence, l'abordage survenu à la suite de la manœuvre du navire sortant qui, en gouvernant à tribord pour laisser la place libre au navire entrant, a précipité la rencontre, doit être mis à la charge exclusive de ce dernier, que vainement le capitaine de ce même navire alléguerait-il de prétendus règlements du port, l'autorisant à prendre la route qu'il a suivie pour gagner son poste d'amarrage, alors que l'existence de ce règlement est insuffisamment établie et que le règlement officiel ne peut que s'en référer simplement au règlement de 1884. — Trib. co. Marseille, 8 janvier 1895, Caillol et Saint-Pierre et leurs assureurs c. C^le^ de navigation mixte, navires *Félix Touache*, et *Stella Maris*, R. D. M., X, p. 612.

Que lorsque deux navires vont à la rencontre l'un de l'autre et que, par suite de la disposition des lieux, l'un venant de la haute mer, en l'espèce, et l'autre prêt à sortir d'un chenal, ils ne peuvent s'apercevoir, ils sont obligés d'avertir au moyen des signaux phoniques; s'ils négligent cette précaution et qu'une collision s'en suive, leur responsabilité est engagée. Mais le plus coupable est évidemment celui qui, naviguant dans un chenal où on ne pouvait le voir, n'a pas prévenu au moyen de ces signaux qu'il allait sortir en haute mer; toutefois, l'autre est également fautif de n'avoir pas pris des précautions en arrivant à l'entrée du

chenal, au cas où un autre navire lui barrerait la route. La responsabilité de l'abordage pèse, en pareil cas, également sur les deux navires. — Trib. supérieur Hanséatique, 26 mai 1897, Deutsche Amérikanische Pétroleum Gesellschaft c. R. Krümmel, navires *Hermann* et *D. A. P. C.*, R. D. M., XIII, p. 809.

Que le navire abordeur qui, en sortant d'un port, a contrevenu au règlement international pour prévenir les abordages, ne peut reprocher au navire abordé, pour en déduire la faute commune, une manœuvre conforme à ce règlement, en prétendant que, sans cette manœuvre, l'abordage ne se serait pas produit. — Cour d'appel d'Alexandrie, 8 décembre 1897, A. Stross c. cap. John Toncs, navires *Delos* et *North-Flinth*, R. D. M., XV, p. 366.

Que l'usage qui prescrit au navire sortant d'un port de céder le pas au navire entrant s'applique aux vapeurs, seulement s'ils cherchent à franchir la même passe, mais non lorsqu'ils se trouvent dans un bassin assez vaste pour leur permettre d'évoluer en pleine liberté. — Trib. co. Marseille, 30 janvier 1900, Ybarra et Cie c. Cie de navigation mixte, navires *Cabo Penas* et *Le Tell*, R. D. M., XV, p. 464. Mais ce jugement a fait l'objet de l'arrêt qui suit.

Que lorsqu'un abordage s'est produit entre un navire entrant et un navire sortant, et qu'il est constant que le navire entrant manœuvrait d'une façon évidente pour gagner sa place habituelle à quai, qu'il avait indiqué cette manœuvre par des signaux et qu'il lui était impossible de modifier sa route, toute la responsabilité retombe sur le navire sortant qui a commis la faute, n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter une collision imminente et a persisté au contraire dans la route dangereuse qu'il suivait. — Cour d'appel d'Aix, 18 mars 1801, Ybarra c. Cie de navigation mixte, navires *Cabo Penas* et *Le Tell*, arrêt infirmatif d'un jugement du Trib. de comm. de Marseille, du 30 janvier 1900, R. D. M., XVI, p. 641.

Que lorsque, dans un port, un abordage s'est produit entre un bateau pilote sortant et un voilier entrant, on ne peut reprocher à ce dernier de n'avoir pas assez ouvert le port; cette règle n'est pas rigoureusement applicable aux navires d'un faible tonnage, qu'on ne peut davantage reprocher au voilier courant largue de ne pas s'être écarté de la route du bateau-pilote qui étant au plus

près comme le prescrit l'article 17 du règlement, ce règlement n'étant pas applicable aux mouvements effectués dans les passes étroites. — Trib. de comm. du Havre, 31 juillet 1900, Le Loares c. Sarrazin, navires *Louise et Marie* et *Bateau pilote*, n° 33, R. D. M., XV, p. 782.

En ce qui concerne les navires manœuvrant dans un port :

Il a été jugé : que le navire amarré dans un port et n'y occupant pas une place anormale, n'est pas tenu d'avoir des feux à bord pendant la nuit; que s'il vient donc à être abordé par un navire entrant, l'absence de feux ne peut constituer une faute à sa charge. — Trib. de comm. de Marseille, 13 août 1873, Société générale des transports maritimes c. Valéry frères et fils, navires *l'Oncle Joseph* et *Dauphiné*, M. 1873. 1. 295.

Qu'un navire qui manœuvre dans un bassin doit employer toutes les précautions que la prudence peut suggérer pour prévenir les abordages et tous autres accidents, que les précautions doivent être d'autant plus minutieuses quand la marche du navire est accélérée par un fort vent et un fort courant et en conséquence plus difficilement gouvernable; que parmi les précautions les plus ordinaires, l'une des principales consiste à attacher une ou plusieurs amarres de retenue, soit à la bouée, soit au quai, soit à un autre navire, pour arrêter son sillage ou pour guider sa marche. — Bruxelles, 7 juin 1890, capitaines Noordenlos c. Correwyn, navires *Edward* et *Lippe*, R. A., 1892. 1. 60.

Que l'emploi des machines motrices d'un steamer amarré au quai ne peut se faire qu'avec une extrême prudence, et après s'être assuré que la manœuvre ne peut causer des avaries aux navires environnants; que s'il est d'usage que les steamers essaient leurs hélices avant leur départ, cette manœuvre ne peut se faire qu'avec toutes les précautions nécessaires; qu'il incombe à tout steamer de surveiller ses mouvements de manière qu'il ait la certitude de ne causer aucun dommage par le mouvement qu'il va faire, notamment en faisant manœuvrer son hélice. — Trib. d'Anvers, 28 avril 1891, Possenniers c. Janssens, steamer *Noordland*. R. A., 1891. 1. 211.

§ 24. **Les capitaines doivent tenir compte des circonstances en suivant les prescriptions du règlement.** — Art. 27. « En suivant et en interprétant les prescriptions qui précèdent, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

Il était, en effet, nécessaire de ne pas envelopper, en quelque sorte, le capitaine dans une série de prescriptions tellement étroites qu'il ne lui reste aucune responsabilité. Nul ne peut prévoir tous les événements de mer qui peuvent se produire, événements qui peuvent obliger le commandant d'un navire à prendre des mesures différentes de celles qui sont prescrites. D'ailleurs, si le règlement avait eu la prétention de tout prévoir et de tout réglementer, le capitaine n'aurait plus eu qu'à s'y conformer littéralement sans se préoccuper autrement des conséquences que cela pourrait avoir; de telle sorte que si des reproches lui étaient adressés dans la suite par le propriétaire du navire ou les chargeurs, il n'aurait qu'à répondre qu'il ne lui était pas possible d'agir autrement.

Nous voyons qu'il n'en est pas ainsi. Et si à la suite d'un sinistre, les tribunaux sont appelés à établir les responsabilités, ils ne devront pas perdre de vue que le règlement de 1897 édicte des prescriptions qui ne doivent être exécutées que par mesure de prudence et que le règlement doit être appliqué par les marins avec intelligence et en tenant compte des circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Les règlements ne font que consacrer les mesures de précautions dictées par l'expérience, et leur inobservation fait naître une forte présomption de faute contre le capi-

taine abordeur, mais il importe d'examiner avant tout, dans chaque cas spécial, si la marche suivie était conforme aux règles de la prudence.

Ceci est d'ailleurs clairement indiqué dans l'article 29 ainsi conçu : « Rien de ce qui est prescrit dans ces règles « ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son « capitaine ou son équipage des conséquences d'une né- « gligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, « soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet « de toute précaution que commandent l'expérience ordi- « naire du marin et les circonstances particulières dans « lesquelles se trouve le bâtiment. »

Il est clair qu'il ne suffit pas d'observer aveuglément le règlement, mais qu'il faut encore l'observer d'une manière intelligente et opportune.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'exécution littérale des règlements de navigation ne suffit pas pour couvrir toujours et entièrement la responsabilité du capitaine qui s'y conforme : qu'il faut encore que les règlements soient observés d'une manière intelligente et opportune; que le capitaine peut être en faute de n'avoir pas pris toutes les précautions possibles pour éviter un abordage, bien qu'il ait pris celles indiquées par les règlements. — Rouen, 12 janvier 1864, Dally et capitaine Morgan c. Leloup-Ruel, navires *l'Express* et *le Phénix*, H. 1864. 2. 37.

Qu'en cas d'abordage, toute imprudence engage la responsabilité du capitaine encore que les prescriptions des règlements n'aient pas été violées; que la marche suivie par les navires doit être conforme, non seulement aux règlements, mais encore aux règles de la prudence. — Bruxelles, 25 juin 1875, Glukstadt c. Caleaguo, navires *Palazzo primo* et *l'Albertine*, Pasicrisie belge, 1876. 2. 413.

Que la règle qui est prescrite par les règlements internationaux sur les abordages et qui oblige les navires à manœuvrer dans certains cas déterminés de manière à venir sur tribord n'est pas tellement absolue qu'il n'y puisse être dérogé; qu'il peut, au

contraire, se produire telles circonstances qui justifient une dérogation à cette règle, de telle sorte qu'un jugement étranger a pu, malgré l'inobservation de la règle de tribord par le navire abordé, mettre la responsabilité de l'abordage à la charge de l'autre navire, et que l'exécution d'un semblable jugement a pu être autorisée en France. — Rouen, 20 avril 1880, Smith et Anderson c. assureurs, navire *City of Meka*, H. 1880. 2. 193; confirmé par la Cour de cassation, arrêt du 28 juin 1881, S. 1882. 1. 33.

Que lorsque deux steamers suivent des routes qui se croisent, de manière à faire naître le risque d'un abordage, et que l'un d'eux fait des manœuvres contraires aux prescriptions des arrêtés sur la matière, il doit prouver qu'il s'est trouvé dans des circonstances qui l'ont obligé à s'écarter des règles prescrites pour éviter un danger immédiat. — Bruxelles, 11 avril 1891, capitaine de Weerdt c. capitaine Graham, navires *Biela* et *Vena*, Pasicrisie belge, 1892. 2. 360.

Que si le règlement prescrit aux vapeurs de s'écarter de la route des voiliers, et à ceux-ci de continuer leur route en cas de risque et de collision, il prescrit aussi de tenir compte des circonstances particulières qui peuvent obliger l'un des capitaines à s'écarter de cette règle pour éviter un danger immédiat; que le capitaine d'un vapeur pourra donc ne pas être réputé en faute pour n'avoir pas changé sa route, s'il a aperçu l'autre navire trop tard pour qu'un changement de route pût avoir un effet utile. — Trib. de comm. de Marseille, 26 mai 1886, capitaine Razetto c. capitaine Bernardoni, abordage du *Giacomina* et de *l'Abd-el-Kader*, Rec. de Marseille, 1887. 1. 180.

Que le capitaine d'un vapeur, qui ayant vu une autre vapeur par tribord, ne s'est pas écarté de la route de l'autre et qui l'a abordé ne saurait reprocher à l'abordé d'avoir suivi sa route sans en dévier et d'avoir, par ce défaut de manœuvre, été cause de l'abordage; que les dispositions de l'article 23 (aujourd'hui 24 et 27) du règlement, ordonnant de tenir compte des circonstances particulières qui peuvent forcer à s'écarter des règles prescrites, ne peuvent, en pareil cas, être alléguées pour atténuer la faute commise par l'abordeur en violation du règlement : que le capitaine suivant sa route normale n'a pas de manœuvre à exécuter pour

éviter un abordage. — Cour d'Aix, 12 novembre 1889, Mancini c. Klein, abordage du *Regina* et du *Souraboya*, Rec. de Marseille, 1890. 1. 49.

Que si une collision est à redouter, les capitaines des deux navires sont tenus, sous leur responsabilité, de prendre les mesures commandées par les circonstances pour l'éviter, même en s'écartant des dispositions du règlement; et si, malgré l'imminence du danger, chacun d'eux persiste dans la route suivie, fût-elle réglementaire, l'abordage doit leur être imputé à faute à l'un comme à l'autre : il y a faute commune. — Trib. civ. Marseille, 30 janvier 1900, Ybarra et Cie c. Cie de navigation mixte, navires *Cabo-Penas* et *Le Tell*, R. D. M., XV, p. 464.

Jugé en ce sens qu'en admettant que les dispositions du règlement international soient applicables au cas où un navire isolé rencontre une escadre exécutant des manœuvres d'ensemble et dont les diverses unités n'ont pas la liberté de leurs mouvements; — cette rencontre d'une escadre constitue une de ces circonstances particulières qui, aux termes de ce règlement, peuvent forcer de s'écarter des règles par lui prescrites pour éviter un danger immédiat. — Est donc en faute le capitaine du navire isolé qui n'a pas manœuvré à temps pour laisser passer l'escadre. — Cons. d'Ét., 19 mars 1897, Cie Générale transatlantique et capitaine Dor c. Ministre de la marine, navires *Maréchal-Canrobert* et *Hoche*, Dalloz, 1898. 3. 68.

§ 25. **Infraction aux règlements.** — La faute consistant en une infraction aux prescriptions du règlement international ne peut engager la responsabilité du navire fautif qu'autant qu'elle a été la cause ou l'une des causes de la collision. Ceci découle des nombreuses décisions de la jurisprudence, rendues dans les cas les plus variés, nous en choisissons deux des plus typiques à titre d'exemples.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que le navire qui par temps de brume, ne fait pas les signaux phoniques réglementaires en entendant sur sa route un autre navire qu'il ne voit pas, commet une faute si au lieu de stopper et de marcher à faible vitesse, il va

sur tribord, augmente son allure et cherche à couper la route de ce navire; si cette faute est cause de la collision, le navire abordeur en est seul responsable. — Trib. de comm. de Marseille, 9 février 1898, capitaine Ward c. capitaine Genin, navires *Inverness* et *Alicante*, R. D. M., XIII, p. 663.

Que le navire échoué doit, aux termes du règlement arborer la nuit deux feux rouges à la hauteur de son feu blanc, que l'inexécution de ces prescriptions constitue une faute, mais qu'elle ne peut être considérée comme la cause d'un abordage avec un navire en marche; que les navires au mouillage ne sont tenus de faire aucune manœuvre pour éviter une collision, qu'ils sont comparables à de véritables écueils, que c'est toujours au navire en marche à prendre les précautions pour éviter l'abordage. — Trib. de comm. de Nantes, 30 décembre 1899, capitaine Stevens c. capitaine Folange, navires *Saint-André* et *Treneglos*. R. D. M., XV, p. 768.

LIVRE DEUXIÈME

DES RESPONSABILITÉS RÉSULTANT DE L'ABORDAGE

CHAPITRE I

ABORDAGE FORTUIT.

Aux termes de l'article 407, § 1 du Code de commerce, en cas d'abordage fortuit, le dommage sera supporté sans répétition par celui des deux navires qui l'a éprouvé. C'est l'application pure et simple des principes du droit commun. Du moment que le dommage n'est le résultat d'aucune faute, personne ne saurait être actionné par la victime du dommage éprouvé. Et ce principe doit être entendu dans le sens le plus large : ce ne sont pas seulement les dommages éprouvés par chacun des navires qui seront supportés sans répétition par leurs propriétaires respectifs, mais il en est de même pour les dommages éprouvés par les cargaisons et par les personnes qui se trouvent à bord.

CHAPITRE II

ABORDAGE FAUTIF.

---

§ 1. **Règles générales.** — L'article 407, § 2 du Code de commerce déclare que « si l'abordage a été fait par la « faute de l'un des capitaines, le dommage est payé par « celui qui l'a causé. » On trouve là l'application pure et simple du principe des articles 1382 et 1383 du Code civil.

Le capitaine répondra donc des dommages causés par l'abordage dû à sa faute, et ici encore, le texte n'étant que l'application du droit commun doit être entendu dans le sens le plus large, c'est-à-dire, s'appliquer non seulement aux dommages causés aux navires proprement dits, mais aussi aux dommages causés aux marchandises et aux personnes.

Il peut arriver que le capitaine ou l'armateur doivent une indemnité même aux propriétaires des marchandises qui ne se trouvaient pas à bord au moment de la collision, c'est ce qui arrivera, par exemple, si un abordage se produit dans le port de chargement, la cargaison étant sur le quai ou en magasin, prête à être chargée. L'abordage amenant dans ce cas un retard pour le chargement de la marchandise, les propriétaires et chargeurs seront obligés de payer des droits supplémentaires de quai ou de magasinage, de

là des frais supplémentaires qui incomberont au capitaine abordeur.

Le propriétaire du navire étant civilement responsable des faits de son capitaine, sauf pour lui, la faculté de se libérer en faisant abandon du navire et du fret (art. 216 du Code de commerce), il en résulte que les dommages causés par un abordage pourront être réclamés à l'armateur qui sera obligé d'en payer le montant ou de faire abandon.

Le plus souvent, les armateurs inscrivent dans leurs connaissements une clause aux termes de laquelle ils ne répondent pas des fautes du capitaine et des gens de l'équipage. Cette clause ne peut être opposée qu'aux chargeurs qui ont contracté avec l'armateur, mais non à des tiers auxquels elle est étrangère. L'armateur actionné en responsabilité à la suite d'un abordage causé par la faute de son capitaine ne pourra donc se prévaloir de ces clauses de non responsabilité que pour les dommages subis par les marchandises qui se trouvaient à bord de son navire, et non pour les dommages subis par les marchandises qui se trouvaient à bord de l'autre navire, ces clauses ne pourront être invoquées que par l'armateur qui les a stipulées et non par le capitaine.

Mais si les personnes lésées par un abordage ont une action contre le capitaine et contre l'armateur, ont-elles contre eux une action solidaire? En matière de contrats commerciaux, on décide que la solidarité existe de plein droit entre les différents codébiteurs; mais cette règle doit être restreinte aux contrats et ne devra pas être étendue aux actions en dommages-intérêts résultant d'un délit ou d'un quasi-délit. L'action intentée contre le capitaine et celle intentée contre l'armateur ne sont pas fondées sur la même cause : vis-à-vis du capitaine, l'action a pour base la

faute qu'il a commise; vis-à-vis du propriétaire du navire, elle a pour base le choix qu'il a fait de son préposé, la solidarité ne pourrait exister dans ces conditions.

Lorsque l'abordage est imputé à un navire de guerre, c'est l'État qui est responsable, car c'est alors lui qui est le commettant du capitaine. Nous verrons plus loin, au chapitre consacré à la compétence, que les tribunaux administratifs sont, dans ce cas, seuls compétents pour connaître de la demande en indemnité.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'armateur peut se libérer de la responsabilité résultant pour lui d'un abordage par l'abandon du navire et du fret, même lorsqu'il s'agit de dommages subis par les personnes. — Trib. civ. Seine, 28 juin 1899, veuve Résal c. Cie générale Transatlantique, navire *La Bourgogne*, R. D. M., XV, p. 67.

Qu'en cas d'abordage fautif, l'armateur est évidemment responsable, si l'abandon n'a pas été signifié par lui avant l'instance, l'action en dommages-intérêts formée contre lui est recevable. — La déclaration d'abandon faite en cours d'instance libère l'armateur des conséquences de l'abordage et le capitaine demeure seul responsable de sa faute envers les tiers. — Trib. co. Honfleur, 22 novembre 1879, consorts Hanvel c. Germain père et fils, navires *Niobé* et *Espérance en Marie-Joseph*, R. D. M., XV, p. 329.

Que l'armateur, civilement responsable des faits de son capitaine, doit être condamné solidairement avec lui à la réparation des conséquences du quasi-délit d'abordage. — Trib. co. Brest, 28 août 1900, Fritze c. cap. Kendrick et Wilson sons and Co, navires *Précurseur* et *Apollo*, R. D. M., XVI, p. 179.

Mais jugé, en sens contraire : que l'armateur du navire est civilement responsable des fautes du capitaine, mais que la loi n'autorise pas à déclarer solidairement responsables des conséquences de l'abordage et l'armateur-propriétaire du navire et le capitaine; que la solidarité ne saurait exister entre eux en pareil cas, que le propriétaire du navire est responsable des fautes du capitaine son préposé, sauf recours contre ce dernier. — Douai,

17 juin 1895, Fourny c. Devos, navires *Hélène* et *Avenir*, R. D. M., XII, p. 398.

Que la clause du connaissement exnonérant l'armateur des conséquences de la faute ou de la négligence du capitaine ou des gens de l'équipage produit tous ses effets juridiques entre l'armateur et les propriétaires de la marchandise chargée à bord de son navire, mais les chargeurs conservent leur entier recours contre l'autre navire. — Trib. co. Havre, 29 septembre 1897, cap. Lubré c. cap. Beynon et divers, navires *Saint-Marc* et *Fontains Albey*, R. D. M., XII, p. 327.

§ 2. **L'État est responsable d'un abordage causé par la faute d'un de ses navires.** — Ce principe qui n'est d'ailleurs pas contesté a été l'objet de décisions parmi lesquelles nous signalons les suivantes comme étant les plus précises.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : l'autorité administrative a qualité pour apprécier la responsabilité que l'État peut avoir encourue du fait du capitaine et de l'équipage du bâtiment lui appartenant. — Cons. d'Ét., 15 février 1872 et 15 avril 1873, Valery c. l'État, navires *Latouche-Tréville* et *Pierre Bonaparte*, et 25 avril 1873, Morel, navires *Lithanes* et le *Phaéton*, D. 1873. 3. 57 et 58. — Jugé dans le même sens, Cons. d'Ét., 2 mai 1890, Johusen et autres c. Ministre des travaux publics, *le Danse* et *Grand Blanc*, R. D. M., VII, p. 281; et 27 juillet 1894, Dixion et fils, *Mand E. Cox* et *Annamite*, Sirey, 1896. 3. 116.

Que l'État belge n'est pas responsable des faits des capitaines de ses navires de guerre et des navires y assimilés, notamment de ceux chargés de la surveillance de la pêche. — Bruxelles, 5 juillet 1899, Vandenkerckhove c. Kilner et État Belge, navires *Sir Garnet* et *Ville d'Ostende*, R. D. M., XV, p. 225.

§ 3. **Montant de l'indemnité due en cas d'abordage fautif.** — L'indemnité due par le capitaine en faute devra tout d'abord comprendre la réparation de tout le préjudice matériel qui a été causé. Mais outre le préjudice matériel,

l'indemnité devra en outre comprendre des dommages-intérêts. Une difficulté s'est élevée sur le point de savoir comment il serait procédé à la fixation de ces dommages-intérêts. L'article 407, § 2, ne dit rien qui puisse faire préjuger cette question, il dit simplement : le dommage est payé.... Or, ces dommages dont il est dû réparation sont-ils seulement les conséquences directes et immédiates de l'abordage, ou bien, comprennent-ils également les conséquences médiates ou indirectes, les bénéfices dont les propriétaires des navires se trouvent privés par suite de l'interruption de la navigation? La doctrine est très divisée sur ce point.

Les uns font observer que les articles 1382, 1383, 1149, 1151 du Code civil ne distinguent pas entre le dommage suite immédiate et le dommage conséquence médiate de la faute, que les dommages-intérêts comprennent non seulement le perte éprouvée par la personne lésée, mais aussi le bénéfice dont elle a été privée.

Les partisans de la seconde opinion répondent qu'il est vrai que l'article 1382 du Code civil ne distingue pas entre les suites médiates et les suites immédiates d'une faute, mais qu'il n'avait pas à le faire, car il exige entre le dommage et la faute un rapport de cause à effet, or, les conséquences indirectes d'une faute n'ont pas cette faute pour cause. Il a fallu le texte précis des articles 1384, 1385, 1386 du Code civil pour rendre le père, le maître, le propriétaire, responsables des dommages causés par une personne, un animal ou une chose dont ils ont la garde, bien que le rapport entre le dommage et la personne civilement responsable soit médiat; dans le premier système, ces textes auraient été inutiles.

Il semble que le système le plus juridique et le plus

équitable soit celui qui ne reconnaît au navire abordé que le droit de demander la réparation des conséquences directes de l'abordage.

Dans ce système, l'indemnité devra comprendre :

A. En ce qui concerne le navire. — I. *Si le navire abordé a péri :* 1° la valeur du navire au moment de l'abordage ; le produit net du sauvetage (s'il y a eu sauvetage), viendra en déduction de la valeur du navire ;

2° Le fret dont l'armateur se trouve privé par suite de l'abordage ;

3° Une indemnité d'attente.

II. *Si le navire est réduit à l'état d'innavigabilité :* la solution sera la même, le sauvetage consistera ici dans le produit de la vente du navire, déduction faite des frais pour y parvenir.

III. *Si le navire peut être réparé* : 1° les frais d'assistance ou de sauvetage ;

2° L'évaluation des réparations ; le navire abordé ne peut pas demander que les réparations soient faites en nature, il ne peut exiger une somme en représentant la valeur ; cette évaluation se fait sans la déduction du tiers pour différence du vieux au neuf qui est opéré en matière d'assurances maritimes ;

3° Les frais des opérations nécessaires pour pouvoir réparer le navire : déchargement, emmagasinage, rechargement de la cargaison ;

4° Les frais et commissions que l'abordé a dû payer pour se procurer, par emprunt à la grosse ou autrement, les fonds nécessaires aux réparations à leurs accessoires et au cautionnement exigé pour pouvoir saisir le navire abordeur ; les frais nécessaires pour faire classer le navire réparé ; les frais du règlement d'avaries communes et tous

les autres frais extraordinaires nécessités par l'abordage;

5° Les frais de chômage forcé. La jurisprudence est divisée sur l'estimation du montant de ces frais; plusieurs tribunaux se guident pour le fixer sur le montant des surestaries, les évaluant soit au même chiffre, soit à la moitié; d'autres décisions font au contraire remarquer qu'il n'existe aucune corrélation entre les surestaries, accessoires du fret, fixées à forfait par la charte-partie ou par les usages des ports, et l'indemnité due pour le chômage du navire pendant ses réparations à la suite d'un abordage, indemnité destinée à réparer un préjudice et qui doit être exactement proportionné à ce préjudice.

B. Pour les cargaisons. — L'indemnité devra comprendre :

I. *Si la cargaison périt :* la valeur nette que ces marchandises aurait eue au lieu de leur destination.

II. *Si la cargaison n'est qu'endommagée* : 1° la perte matérielle;

2° Les frais de sauvetage qui grèvent la marchandise;

3° Les frais de déchargement, emmagasinage, rechargement et tous autres frais de séjour dans le port de relâche, pendant les réparations du navire, y compris les soins à donner à la marchandise pour éviter qu'elle ne s'échauffe ou ne se détériore;

4° Le supplément de fret si, pour conduire la marchandise à destination, il a fallu la transborder sur un autre navire;

5° Les intérêts de ces frais et la perte d'intérêt du capital engagé dans l'opération, résultant du retard dans l'arrivée à destination.

C. Pour les personnes victimes de l'abordage : il appartient ici aux tribunaux d'apprécier *ex aequo et bono* l'in-

demnité qui devra être payée aux personnes blessées ou aux héritiers de celles qui auront été tuées.

§ 4. **Indemnités relatives aux avaries subies par le navire. — Estimation de la valeur du navire.** — Nous avons exposé dans le paragraphe précédent les principes qui régissent cette matière. Les décisions relatées ci-dessus vont nous donner des indications générales sur la manière dont sont évaluées par les tribunaux, soit la valeur du navire lui-même, soit le montant des avaries qu'il a subies.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que lorsqu'il s'agit d'indemniser un navire d'avaries ou pertes qu'il a subies, spécialement à la suite d'un abordage, il n'y a lieu à déduction du tiers pour différence du neuf au vieux, sur les objets achetés en remplacement, ou sur les réparations faites, que tout autant que le remplacement a donné au navire une plus-value, en substituant des objets neufs à des objets vieux, ou qu'il s'agit de réparations d'une importance exceptionnelle desquelles résulte encore une plus-value pour le navire; que cette déduction, au contraire, ne doit pas être faite quand il s'agit de réparations qui, n'ayant remis le navire qu'en son état antérieur à l'événement, ne lui ont ajouté en réalité, aucune valeur de plus. — Trib. de comm. de Marseille, 11 juin 1890, capitaine Klein c. capitaine Nancini, navires *Sourabaya* et *Regina*, M. 1890. 1. 242.

Que lorsque les dommages éprouvés par le corps du navire n'entraînent que des réparations partielles, telles que peinture de certaines parties de la coque, changement de bordages brisés, etc., ces réparations ne faisant que restituer au navire la valeur qu'il avait au moment du sinistre, ne donnent lieu à aucune déduction par différence du neuf au vieux. — Trib. de comm. de Marseille, 27 décembre 1888, Cie Nationale c. consignataires, navire *Hindoustan*, M. 1889. 1. 94.

Que le navire perdu doit, faute de preuves spéciales, être évalué à sa valeur d'acquisition, si cette acquisition est récente. — Stockholm, 31 décembre 1885, Lindberg c. Thuring, R. D. M., II, p. 101.

Que la valeur du navire perdu doit être calculée commerciale-

ment sur le prix courant et non d'après les services que ce navire rendait au propriétaire, ni sur le prix qu'il en aurait demandé. Que spécialement, pour estimer la valeur d'un *steamboat* du Mississipi, entretenu régulièrement en bon état de réparation, la règle est que tous les ans il perd 20 0/0 de la valeur. — Cour de district des États-Unis, 25 août 1885, Saint-Louis and Vicksbury Anchor Line Cie c. Red river Coast Lini, R. D. M., I, p. 386.

Qu'en ce qui concerne l'armement du navire et notamment le cabestan, on doit toujours dans son estimation tenir compte d'une certaine usure. — Trib. de comm. du Havre, 30 octobre 1894, Basile c. Grommeyer, navires *Teutonia* et *Mère de Miséricorde* R. D. M., t. X, p. 430.

Que lorsqu'un navire a été totalement perdu par suite d'un abordage, il y a lieu de fixer sa valeur au capital assuré, alors surtout que les circonstances rendent cette valeur invraisemblable. Qu'en pareil cas, il faut fixer arbitrairement la valeur des agrès, matériel, mobilier et vêtements perdus. Qu'en l'absence d'autre moyen de contrôle, le marinier est en droit de réclamer sur sa seule affirmation l'argent perdu dans l'abordage, lorsque les faits donnnent vraisemblance à son allégation. — Trib. de comm. de Dunkerque, 16 novembre 1897.

Qu'en matière de dommages causés par un abordage, la déduction du vieux au neuf n'est pas admissible dans le calcul des dommages-intérêts. — Rouen, 25 mai 1898, capitaine Hutt c. O. Donwan, navires *Tortue* et *Norman*. — Rouen, 30 juillet 1872, capitaine Kindson c. capitaine Vin, navires *Karen* et *Touraine*, Rec. de Rouen, 1872, p. 250.

Que bien que le navire abordé ait été remis dans le même état de navigabilité qu'avant la collision, il y a lieu d'accorder des dommages-intérêts de dépréciation, les réparations enlevant au navire une partie de sa valeur vénale. Cette dépréciation doit être évaluée au moyen d'une expertise. — Cour de Rouen, 26 juin 1900, Cie des Messageries maritimes c. Monnier, navires *La Charente* et *Jeanne d'Arc*, R. D. M., XVI, p. 165.

§ 5. Évaluation des indemnités dues pour rupture du contrat d'affrètement, frais de commission, transborde-

ment, chômage, etc. — Sur ces questions la jurisprudence, qui, parfois, varie, nous a donné de nombreuses décisions; nous avons choisi les plus intéressantes, et celles qui nous ont paru d'une application fréquente.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que le capitaine du navire par la faute duquel a eu lieu l'abordage doit indemniser le navire abordé des dommages qui sont *la suite directe* et nécessaire de cet accident, *mais non de ses conséquences indirectes*; que les juges du fond ont un pouvoir souverain d'appréciation à l'effet de distinguer les suites directes ou indirectes d'un fait dommageable. — Cour de cass. 12 juin 1876, Cauvin c. Rival, abordage des bricks *Marie* et *Fraternité*, D. 1876. 1. 477.

Que l'indemnité imposée au navire abordeur au profit du navire abordé doit embrasser : 1° les frais de réparation; 2° les dépenses qui ont été la conséquence de l'abordage (soins aux passagers, entretien de l'équigage pendant le chômage), mais elle ne doit comprendre ni le montant de la prime d'assurances payée par les armateurs du navire abordé pendant le chômage que les réparations ont nécessité, ni les intérêts pendant le même laps de temps de la somme représentant la valeur du navire et de sa cargaison, à moins qu'il ne soit catégoriquement démontré que ces intérêts auraient été couverts par le bénéfice réalisé si la navigation n'avait pas été suspendue. — Cour d'appel de Hambourg, 8 février 1876, Clunet, 1877, p. 535.

Que lorsqu'un abordage a lieu par la faute du capitaine du navire abordeur, le propriétaire et le capitaine de ce navire sont responsables de toutes les conséquences même indirectes de l'abordage; que notamment ils doivent indemniser l'affréteur du préjudice qu'il éprouve par suite de l'impossibilité où il a été mis d'embarquer ses marchandises sur le navire abordé et des frais qui en ont été la suite. — Trib. de comm. de Nantes, 1er août 1883, Lebas c. Cavalin et autres, abordage *Moïse*, *Bretagne* et *Elisa*, Recueil de Nantes, 1884. 1. 49.

Que les frais de commission que l'abordé a dû payer, pour se procurer, par emprunt à la grosse ou autrement, les fonds nécessaires aux réparations, à leurs accessoires et au cautionnement

exigé pour pouvoir saisir le navire abordeur, sont les conséquences directes de l'abordage et comme tels doivent être remboursés par l'abordé à l'abordeur. — Douai, 7 juillet 1886, Herlich c. capitaine Askew, R. D. M., IV, p. 391.

Que les frais d'expertises nécessaires pour faire classer le navire réparé par les agents du Lloyd, constituent de même des conséquences directes de l'abordage et doivent être remboursés par l'abordé à l'abordeur. — Trib. suprême de l'Empire allemand, 19 mars 1888, navires *Elisetta* et *Prince Wilhelm*, R. D. M., IV, p. 321.

Que l'appréciation du dommage résultant d'un abordage fautif ne doit pas se faire conformément aux règles tracées par les articles 1150 et suiv., du Code civil, pour le cas d'inexécution d'une convention, mais que la réparation doit équitablement indemniser de tous les préjudices prévus ou imprévus, directs ou indirects résultant de l'abordage. — Anvers, 2 décembre 1887, Van Mœnen et Van den Broœck c. Ville d'Anvers, R. D. M., IV, p. 450.

Mais il faut que ces dommages indirects ne soient pas le résultat d'une faute, qu'ainsi lorsqu'à la suite d'un abordage, un navire mouillé dans un port, s'est échoué sur des pilotis qui ont percé sa quille, l'action en dommages-intérêts intentée de ce chef n'est pas fondée si, averti du danger et pouvant entrer en temps utile en eau profonde, le demandeur a négligé cette précaution. — Gand, 27 septembre 1887, John W. Michael c. Davidsen, R. D. M., III, 609.

Que le préjudice résultant de la rupture de l'affrètement après l'abordage constitue un dommage indirect dont ne répond pas le capitaine du navire abordeur. — Trib. co. Marseille, 1er août 1888, Dor c. capitaine Ribatta, R. D. M., IV, p. 309.

Que l'indemnité due au navire pour retard résultant de l'abordage est due par cela seul qu'il y a eu des retards et qu'il n'est pas rapporté une preuve positive que ce retard se serait également produit sans l'abordage; que c'est en vain par exemple que l'on voudrait prétendre que le navire abordé étant un voilier et comme tel soumis aux variations du vent, il aurait pu subir un retard en dehors de l'abordage. — Trib. de l'Empire (Allemagne),

capitaine Pedersen c. Le Comptoir de remorquage à vapeur, navire *Ajax*, R. D. M., VII, p. 445.

Que l'article 46 du décret du 12 décembre 1806 qui met à la charge du navire et de la cargaison la perte et les avaries de la chaloupe du pilote qui a été abordée par le navire par un gros temps doit être étendu aux bateaux-pilotes; mais que le pilote ne peut demander, aux termes de cet article que la réparation des avaries matérielles, et non une indemnité de chômage en sus; qu'il n'a droit d'ailleurs à aucune indemnité s'il a commis une faute engageant sa responsabilité; que spécialement, il en est ainsi lorsqu'il est avéré que le pilote, ayant viré vent arrière, alors qu'il eût pu et dû virer vent devant, a occasionné la rupture de la bôme et facilité l'accident dont il se plaint en ne mettant pas sa voile de cape, alors que les circonstances le lui permettaient. — Trib. co. Le Havre, 21 janvier 1895, pilote Viel contre Cie Transatlantique, navire *Fouruel*, R. D. M., X, p. 780.

Qu'en cas d'abordage, quand le navire abordé était cité au Lloyd ou au Veritas, et que l'abordage lui a fait perdre sa cote, le navire abordeur n'est pas tenu de supporter tous les frais et dépenses exigés pour le rétablissement de l'ancienne cote du navire, si, en dehors des réparations des avaries directement causées par l'abordage il est exigé d'autres réparations dont les causes sont antérieures à l'abordage; que le taux des surestaries à allouer à un navire à vapeur en cas d'abordage, à la charge du même abordeur, peut être fixé à 75 centimes lorsque le navire se trouve au cours du voyage, mais non quand il se trouve dans un port de reste, qu'il ne lui est dû en pareil cas que 50 centimes par tonneau de jauge et par jour et que la commission ordinairement allouée par les armateurs à leur consignataire ne comprend que les peines et soins usuels pour les affaires du navire, mais au cas d'abordage ou d'avaries, le consignataire a droit à une commission exceptionnelle, pour les soins exceptionnels que nécessitent les avaries qui en résultent. — Trib. de comm. du Havre, 27 août 1888, capitaine Yung et Currië contre capitaine Hyde et Lherbette Have et Cie, navires *Saint-Bernard* et *Richmond-Hill*, Recueil du Havre 1889, I, p. 146.

Que l'indemnité à accorder à un vapeur pour le retard occa-

sionné par un abordage doit être fixée au maximum à 1 franc par tonneau de jauge et calculée sur le tonnage net, augmentée de certains espaces réservés aux passagers et retranchés de la jauge depuis le décret du 7 mars 1889 ; que cette indemnité s'applique aux dépenses normales du vapeur et à la nourriture de son équipage mais non à celle des passagers; que dans le préjudice que cette indemnité est destinée à réparer est comprise la diminution de recettes dont l'armateur a eu à souffrir par suite de ce retard. — Trib. comm. de Dunkerque, 27 février 1894, Cie des Messageries maritimes contre Mec Nay et Mec Yver, navires *Yarre* et *Lycia,* Revue internationale de droit maritime, t. X, p. 203.

Que l'indemnité d'abordage ne doit être évaluée, en ce qui concerne l'armement qu'en tenant compte d'une certaine usure; que les domages-intérêts pour la perte de la pêche ne doivent comprendre que le bénéfice net qui aurait pu être réalisé, puisque tous les frais ont cessé de courir pour l'abordé et que les intérêts de l'indemnité qui lui est due doivent lui être bonifiés sur le prix de son navire. — Tribunal de comm. du Havre, 30 octobre 1894, Basile Groumeyer, navires *Teutonia* et *Mère de miséricorde*, Rev intern. de dr. marit., t. X, p. 430.

Que l'action née de l'abordage comprend la réparation non seulement du dommage causé au corps même du navire, mais encore de tous les préjudices qui sont la conséquence directe de l'accident; parmi ces préjudices, conséquence directe de l'abordage, rentrent notamment : la perte sur le fret, celle sur gages d'équipage, les indemnités au capitaine et à l'équipage pour réparation du préjudice que leur a causé l'abordage en rompant leur engagement, les vivres perdus et les dommages éprouvés par le chargement. — Paris, 18 décembre 1894, C de transports marit. et d'affrètements et Cie des Messageries maritimes, navires : *Yvonne* et *Orénoque*, R. D. M., X, 743.

Qu'on ne saurait opposer à la demande en paiement d'indemnité de chômage, à la suite d'avaries résultant d'un abordage, le fait que pendant une partie du chômage le navire du demandeur, indépendamment de toute collision, aurait dû chômer par suite de la fermeture du port par les glaces, alors surtout que le navire

au jour de l'abordage n'était pas encore rendu indisponible par les glaces; même en cas contraire il serait inexact de dire que le navire aurait dû nécessairement chômer pendant la période de glaces, car il aurait pu être affrété en *ligdagen;* donc l'indisponibilité qui l'a frappé a été la conséquence, tout au moins indirecte, de l'abordage; que l'abordage étant un quasi-délit, le défendeur, coupable de l'abordage, ne peut invoquer l'article 1150 du Code civil qui ne vise que l'exécution des contrats; il doit subir dans toute sa rigueur la loi qu'édicte l'article 1382 du Code civil d'après laquelle l'auteur d'un quasi-délit doit réparation de toutes les conséquences dommageables, tant directes qu'indirectes de ce délit. C'est ainsi que le capitaine est tenu de payer les frais occasionnés par les ordres de la police, donnés pour déplacer et manipuler les balles de chiffons qui auraient pu faire naître une combustion spontanée; les frais de veille et de maniement de la marchandise. — Trib. civ. Anvers, 19 septembre 1895, Tru c. capitaine Horn et Lammens, R. D. M., XII, 197.

Que celui qui a été déclaré responsable d'un abordage dans lequel la cargaison a été perdue avec le navire, doit mettre le propriétaire de la cargaison dans la situation où il se fût trouvé s'il était arrivé à destination; il doit donc en rembourser le prix au lieu de destination en comprenant dans ce prix tous les éléments accessoires qui viennent s'y ajouter et s'y incorporer vu la nature spéciale de la marchandise. — Trib. de comm. de Marseille, 24 novembre 1897, Crédit foncier colonial c. Société générale de transports maritimes à vapeur, navires *Les Andes* et *Adèle*, Rec. de Marseille, 1898. 1. 102.

Qu'il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité pour perte de bénéfices au batelier dont le bateau a été détruit, qui a été remboursé de toutes ses pertes, et qui n'a plus à supporter aucune dépense d'entretien ou autres, dépendant de la conduite du bateau. — Trib. de comm. de Dunkerque, 16 novembre 1897, Roucou c. Le Bras et la Chambre de commerce de Dunkerque, navires *Caroline* et *Jean-Bart*, R. D. M., XIV, 358.

Que l'étendue des dommages-intérêts doit être mesurée sur la réparation complète du préjudice direct et immédiat causé par l'accident, que l'on ne peut y comprendre les dommages indirects

dont le sinistre n'aurait été que l'occasion, comme la privation de bénéfices résultant de la rupture d'un contrat occasionnée par le sinistre. — Cour de Rouen, 25 mai 1898, capitaine Hutt c. Donovan, navires *Tortue* et *Norman*, R. D. M., XIV, p. 358.

Que la réparation due par le capitaine du navire abordant, déclaré responsable de la perte du navire abordé ne se borne pas au paiement de la valeur du navire perdu; qu'elle comprend en outre le remboursement des frais faits pour tâcher de le sauver des suites de l'abordage à la condition que ces tentatives de sauvetage, demeurées infructueuses, aient été accomplies dans des conditions régulières; que cette réparation doit également comprendre une indemnité pour la perte du fret qui a été la conséquence de la perte du navire abordé, et pour la perte de bénéfices résultant de la cessation du service auquel ce navire était employé. — Cour d'Aix, 22 novembre 1860, capitaine Lapierre c. capitaine Haak et Cie, abordage de *La Normandie* et du *Willem III*, Rec. de Marseille, 1861. 1. 83.

Que si un bateau-pilote a été coulé et perdu par suite d'un abordage, et que l'abordeur soit déclaré fautif, l'indemnité à allouer au pilote doit comprendre outre la valeur du bateau et des effets perdus, une indemnité de chômage pour privation de bénéfices ou de part dans les pilotages à effectuer jusqu'à l'armement d'un autre bateau. — Trib. de comm. du Havre, 3 janvier 1883, pilote Picard c. capitaine Hutton, abordage du bateau-pilote, *l'Aigle-Noir* par le steamer *Honfleur*, Rec. du Havre, 1883. 1. 26.

Que le navire par la faute duquel un bateau de pêche a été coulé doit être tenu, en outre de l'indemnité de la valeur du bateau, de payer les filets et agrès et les pertes matérielles, plus une indemnité représentative du bénéfice de la saison de pêche dont il s'est trouvé privé par le fait de l'abordage. — Trib. de comm. du Havre, 13 mai 1868, Baudry c. Péreira, abordage de la barque *Notre-Dame des Victoires*, par la goëlette *Dolphin*, Rec. du Havre, 1869. 1. 69; confirmé par arrêt de la cour de Rouen, 10 mai 1869, même recueil, 1869. 2. 121.

Que lorsqu'il s'agit de l'indemnité de chômage due par l'abordeur à l'abordé pour le temps couru pendant les réparations, aucune convention tacite ne pouvant être invoquée (comme en

matière de surestarie), les tribunaux doivent fixer l'indemnité d'après les règles du droit commun, c'est-à-dire par appréciation du dommage effectivement subi. — Trib. de comm. de Marseille, 5 août 1891, Likiardopoulos c. David, navires *Marie-Vagliano* et *Masser*, Rec. de Marseille, 1891. 1. 265.

Qu'en cas d'abordage causé par la faute d'un des capitaines, le navire abordé doit être indemnisé à raison des bénéfices qu'il aurait faits, s'il n'avait été immobilisé pendant la durée des réparations : que ce n'est qu'exceptionnellement et à défaut de la justification du préjudice subi que l'indemnité de chômage due au navire abordé doit être calculée d'après le tonnage et assimilée aux taux de surestaries (0 fr. 50 par tonneau de jauge brut et par jour), l'indemnité de chômage étant calculée à partir du jour de l'accident. — Trib. comm. de Nantes, 17 juin 1899, capitaine Jorgensen c. Chevillote frères, navires *Holland* et *Gaulois*, Rec. de Nantes, 1900. 1. 169.

Mais jugé en sens contraire : qu'à défaut de justifications précises l'indemnité doit être limitée à la moitié des surestaries stipulées dans la charte-partie. — Bordeaux, 28 juillet 1885, capitaine Barther c. Cie Transatlantique, R. D. M., II, 659.

Que lorsqu'à la suite d'un abordage l'évaluation du montant des réparations des avaries et leur durée a été faite par experts nommés sur la demande des deux parties, le navire fautif doit régler les avaries et le chômage d'après l'estimation de l'expertise et non par état, c'est-à-dire d'après le coût réel des réparations et la durée effective du chômage ; que l'indemnité pour chômage à la suite de l'abordage est fixée, suivant l'usage à 0 fr. 75 par tonneau de jauge et par jour comme les surestaries. — Trib. de comm. de Rouen, 14 août 1899, capitaine Heuzelle c. capitaine Thorsen, navires *Bedfond* et *Anna*, R. D. M., XV, 117.

Que l'indemnité de chômage doit être calculée à raison de 0 fr. 50 par jour et par tonneau de jauge. — Cour de Rennes, 22 mars 1892, Corry c. capitaine Willams, navires *Redbroock* et *Amérique*, R. D. M., IX, p. 25.

Que la perte de la navigation pendant la durée du chômage nécessité par la relâche du navire abordé doit être prise en considération pour le calcul des dommages-intérêts. — Trib. civ. de

Saint-Nazaire, 21 novembre 1901, Norbert Guillon c. Norddeutscher Lloyd, navires *Général-Neumager* et *Koln*, Rev. int. de dr. mar., XVII, p. 332.

§ 6. Actions appartenant aux personnes victimes de l'abordage. — Les matelots ou les passagers blessés dans un abordage dû à la faute du capitaine du navire autre que celui à bord duquel ils se trouvaient, ont-ils une action directe contre l'armateur du navire fautif, ou, au contraire, ne peuvent-ils agir que contre l'armateur du navire sur lequel ils étaient embarqués, sauf à ce dernier à se faire relever et garantir des condamnations qui pourront être prononcées contre lui, par le propriétaire des navires en faute?

La solution à donner à cette question dépend du parti que l'on prend sur une question d'une portée plus générale : la responsabilité du patron à raison d'un accident survenu à un ouvrier dans le cours d'un travail, est-elle contractuelle ou délictuelle? l'action de l'ouvrier, victime de l'accident, est-elle fondée sur un manquement à la garantie contractuelle due par le patron, comme le soutiennent M. Sainctelette et la jurisprudence belge, ou au contraire est-elle fondée sur le délit ou le quasi-délit imputable au patron, comme l'admet la jurisprudence française. Si on admet la première théorie, les matelots ou les passagers ou leurs héritiers n'auront d'action directe que contre l'armateur du navire sur lequel ils étaient embarqués, car ce n'est qu'avec l'armateur du navire qu'ils sont unis par un lien de droit; lien de droit qui résulte soit du contrat d'engagement soit du contrat de transport; si on admet la seconde théorie, la responsabilité ayant un fondement dans le délit ou quasi-délit, ils pourront agir directement contre tous ceux qui sont responsables de

ce délit ou de ce quasi-délit et, par conséquent, assigner directement l'armateur du navire en faute.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que le matelot blessé dans un abordage a une action directe contre le navire auquel la collision est imputable et qu'il ne lui suffit donc pas d'assigner l'armateur du navire à bord duquel il sert, qu'il doit encore mettre en cause l'armateur de l'autre navire, et que le tribunal peut ordonner d'office la mise en cause de cet armateur. — Trib. co. Marseille, 24 septembre 1894, et 6 août 1895, Callonico c. Cie des Messageries maritimes et Durand, navires *Érymanthe* et *Jeanne-Fanny*, R. D. M., XI, 194.

Mais jugé d'autre part que : l'action des passagers victimes d'un abordage contre l'armateur du navire, en vue d'obtenir la restitution des frets payés et la réparation des dommages soufferts, a son fondement dans le contrat d'affrètement et non dans la faute extra-contractuelle du capitaine. Cette action appartient aux parents des victimes *jure hæreditario*, non *jure sanguinis*. — Cour d'appel de Naples, 29 août 1894 et Cour de cassation de Naples, *rejet*, 25 mai 1895, Handeron frères et Q. et F. Holme c. Texta, Altobelli et autres, navires *Utopia* et *Anson*, R. D. M., X, 646 et XI, 241.

CHAPITRE III

ABORDAGE DÛ A LA FAUTE COMMUNE DES CAPITAINES.

---

§ 1. **Règles générales.** — L'hypothèse où l'abordage est dû à la faute commune des capitaines n'est pas prévue par le Code de commerce, il en résulte donc qu'elle doit être régie par les principes généraux du droit, on doit par suite décider que le dommage sera réparé par les deux capitaines, chacun y contribuant proportionnellement au degré de gravité de sa faute, il est en effet de principe que lorsque deux personnes ont commis une faute commune, le dommage se répartit entre elles d'après le degré de gravité de leurs fautes. S'il était impossible aux tribunaux de déterminer le degré respectif de gravité des fautes des capitaines, la répartition des dommages devrait alors être faite par moitié.

On a abandonné les opinions différentes qui avaient été soutenues sur ce point, notamment celle d'après laquelle il y aurait eu lieu de distinguer si les fautes des capitaines avaient été simultanées ou successives, et dans cette dernière hypothèse si la première faute avait été plus grave que les autres; ce système rendait le capitaine qui le premier avait commis la faute la plus grave seul responsable de tout le préjudice et assimilait le cas où les fautes avaient été simultanées au cas d'abordage douteux. Mais un sem-

blable système ne reposait sur rien de juridique et laissait la porte ouverte à l'arbitraire, il a été abandonné et on verra la jurisprudence appliquer d'une manière à peu près générale, le droit commun.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'article 407, 3°, ne statue que dans le cas où il y a doute sur les causes de l'abordage; mais que quand il est reconnu que l'abordage a été le résultat des fautes respectivement commises par les deux capitaines, la responsabilité du dommage incombe à ceux qui l'ont causé dans la mesure des fautes commises; qu'il en est ainsi spécialement lorsque l'un des capitaines a commis la double faute de suivre une route indirecte dans laquelle son navire était masqué et de négliger une manœuvre qui aurait prévenu toute collision, tandis que l'autre capitaine doit s'imputer la vitesse de sa marche et son défaut de surveillance; que dans ce cas le juge qui répartit le dommage entre les deux capitaines use de son pouvoir souverain d'apprécier les faits. — Cour de cassation 20 juillet 1880, Rochaïd Daddah c. Clément, abordage du bateau *France* par le *Dispatch*, D. 1881. 1. 458).

Qu'il n'y a pas violation de l'article 407 du Code de commerce et des dispositions réglementaires ayant pour but de prévenir les abordages dans l'arrêt, qui, après avoir constaté que l'un des navires a contrevenu à la règle de tribord et que l'autre s'y est conformé tardivement, met par moitié les suites de l'abordage à la charge de chacun des navires. — Cour de cassation, 5 avril 1886, capitaine Parkes c. J. et P. Hutchisson; navires *Niobé* et *Stokesley*. « Le Droit » du 5 avril 1886.

Que la faute initiale de l'abordé ne saurait exonérer l'abordeur des fautes par lui-même commises ultérieurement, en ne prenant point à son tour les précautions nécessaires ; que la circonstance qu'un navire est en faute, en ne se trouvant point à l'endroit où il devrait se trouver, ne permet pas à un autre navire, quand le risque d'abordage est créé de négliger de prendre de son côté toutes les mesures de précaution que comportent les circonstances; que lorsqu'un abordage est dû tant à l'absence de précaution de l'abordeur qu'à l'absence ultérieure de précaution de l'abordé, il

échet de partager les responsabilités et de mettre les conséquences de la collision à charge des deux parties en proportion de la gravité de leurs fautes respectives. — Trib. d'Anvers, 6 mars 1891, Verburgt c. capitaine Feguson, Rec. d'Anvers, 1893. 1. 146.

Que, lorsqu'un abordage est dû à la faute commune des deux capitaines, la part de responsabilité de chacun d'eux doit être appréciée d'après la gravité de leurs fautes respectives. — Trib. de comm. de Bordeaux, 16 décembre 1887, Poirley, Thomas et Cie c. capitaine Geest, navires *Durley* et *Sirius*, R. D. M., III, p. 582.

Que si l'abordage est survenu par suite de la faute commune mais inégale des deux capitaines, la répartition des responsabilités doit être faite proportionnellement à la gravité de la faute de chacun d'eux. — Trib. de comm. du Havre, 31 juillet 1900, Le Loarer c. Sarrazin, navires *Louise et Marie* et *Bateau-pilote*, n° 33, R. D. M., XVI, p. 782.

Qu'en cas de faute commune, les dommages doivent être supportés par les capitaines en proportion de la faute par eux commise : 15 novembre 1871, Guistiniani et Ralli c. Messageries nationales, navires *Benjamin Arvood* et *Deltor*, D. 73. 1. 341.

§ 2. **Solidarité entre les capitaines en faute.** — La solidarité, en principe, résulte de la convention. Cependant il peut arriver aussi qu'elle ait son fondement dans ce fait que les divers agents d'un délit l'ont perpétré en commun. C'est du moins ce que prévoit l'article 55 du Code pénal.

Le premier alinéa de l'article 1202 du Code civil porte que la solidarité ne se présume pas, qu'il faut qu'elle soit expressément stipulée; mais le deuxième alinéa de cet article ajoute aussitôt que cette règle ne s'applique pas dans le cas où la solidarité a lieu de plein droit, en vertu d'une disposition de la loi. Encore faut-il pour que la solidarité soit prononcée que l'on se trouve en présence d'un seul et unique fait délictueux, et non de quasi-délits distincts.

Mais si l'on pouvait déterminer d'une manière distincte

la part d'influence de chacune des causes qui ont produit le dommage, la solidarité ne saurait plus exister.

Elle n'existera pas davantage lorsque les responsabilités encourues sont distinctes et proviennent, l'une d'une faute contractuelle, l'autre d'une faute délictuelle.

En ce qui concerne la solidarité des deux capitaines, on sait qu'aujourd'hui il n'est plus contesté, en jurisprudence, du moins, que les coauteurs d'un quasi-délit sont solidairement responsables de ses conséquences envers les victimes de ce quasi-délit; cette solidarité résulte d'ailleurs de ce qu'il est impossible de séparer, dans l'imputabilité d'un fait unique les agents qui y ont simultanément concouru. Cette solidarité s'impose à raison « de l'indivisi-« bilité dans le fait auquel tous ont participé par une faute « commune ; le fait de chacun étant réputé le fait de tous, « la responsabilité qui en découle multiplie contre tous « individuellement la réparation civile dont ils sont tenus « chacun en vertu d'un engagement personnel ». Et nous verrons que ces principes conservent leur force alors même que la contribution au paiement des dommages-intérêts est répartie inégalement contre les coauteurs du quasi-délit : dans ce cas la répartition indique dans quelle proportion le dommage devra être réparé par chacun d'eux, mais à l'égard de tous la « faute collective produira les mêmes effets que la faute unique ».

L'action ouverte au profit de la victime dérive d'une cause ou d'un fait indivisible sans qu'il y ait lieu de distinguer si les fautes sont conjointes et inégales ou uniques.

Du moment que les fautes ne peuvent être séparées, la solidarité s'impose, et les législations étrangères ne sont pas d'accord sur la manière dont devra être supporté le dommage en cas de faute commune aux deux capitaines.

Le projet de 1865 consacrait le système, aux termes duquel il y a lieu de distinguer s'il est possible de déterminer ou non dans quelle mesure chaque capitaine a contribué à l'abordage. La loi belge admet cette solution. Les Codes hollandais et allemand décident que chacun supportera ses dommages. Le Code italien consacre le même principe, mais il ajoute que chacun est tenu solidairement des dommages causés soit aux marchandises, soit aux personnes.

La jurisprudence était hésitante au début, mais aujourd'hui les tribunaux paraissent bien fixés sur ce point, et on va voir par l'examen de quelques espèces, que les capitaines en faute doivent être considérés comme solidairement responsables et sont généralement condamnés comme tels.

Jurisprudence. — Il a été jugé : qu'en cas de participation de plusieurs personnes à un fait dommageable la réparation doit être ordonnée pour le tout contre chacun s'il est impossible de déterminer la proportion dans laquelle chaque faute a concouru à produire le dommage subi par la partie lésée ; qu'ainsi, quand il est constaté en matière d'abordage que les capitaines des deux navires sont coauteurs de la collision des deux navires, et qu'il n'est pas possible de déterminer la part qui incombe à chacun d'eux dans l'accident, l'armateur de l'un des navires est à bon droit condamné à payer au chargeur la valeur totale de ses marchandises. — Cour de cassation, 11 juillet 1892, Cie Transatlantique c. Haddah, abordage du *Charles-Quint* et de la *Ville de Brest*, Sirey, 1892. 1. 508.

Qu'en vertu des principes sur les engagements qui se forment sans convention, la réparation d'un fait dommageable, imputable à deux ou à plusieurs personnes doit être ordonnée pour le tout, contre chacune, au profit de la partie lésée, lorsqu'il y a entre chaque faute et la totalité du dommage une relation directe et nécessaire ; qu'il en est ainsi spécialement du préjudice causé aux

chargeurs par un abordage dû à l'imprudence des deux capitaines quand il est impossible de déterminer l'influence que leurs agissements respectifs ont pu exercer sur l'accident, qu'il importe peu que, par appréciation de la gravité respective des deux fautes, les juges du fait aient mis les quatre cinquièmes des pertes à la charge de l'abordeur ; que cette répartition n'affecte, en effet, que les rapports des deux codébiteurs entre eux ; qu'elle ne change pas la nature de leur obligation et n'en modifie pas la quotité au regard des tiers lésés par l'abordage ; que le capitaine du navire abordeur actionné *in solidum* par les chargeurs du navire abordé ou par leurs assureurs, ne saurait exciper contre eux de la clause de non-responsabilité insérée dans les connaissements dont ils sont porteurs, sous prétexte que, par cette clause, ils ont renoncé d'avance à toute action contre l'armateur, et que cette renonciation doit s'étendre à l'action solidaire susceptible d'être dirigée contre lui ; que la stipulation n'ayant été faite que pour régler les rapports des chargeurs et de l'armateur ne peut être invoquée par une personne qui est restée étrangère à la convention. — Cour de cassation, 11 juillet 1892, Geest et Cie d'assurances générales c. Povley, Thomas et Cie, abordage du *Durley* et du *Sirius*, D. 1894. 1. 561.

Que lorsque l'abordage survenu entre deux navires doit être attribué à l'imprudence réciproque des deux capitaines, ils doivent être rendus responsables de la mort d'un homme de l'équipage qui a péri par suite de cet abordage, et que la responsabilité des deux capitaines auteurs fautifs d'un abordage ayant sa source dans un quasi-délit est une responsabilité solidaire régie par l'article 1214 du Code civil. — Cour d'appel de Rouen, 16 janvier 1895, Vve Schæffer c. capitaine Hubert, Cie des Abeilles et divers, navires *Normandie*, *Abeille n° 9* et *République*, R. D. M., t. X, p. 754.

Que lorsqu'il est relevé à la charge de chacun des capitaines des faits de négligence, d'imprudence et d'inobservation des règlements ayant amené l'abordage, tels que l'absence de feux réglementaires et de surveillance, le remorquage de corps-morts en plus grand nombre que l'autorisation ne le comportait, un mauvais arrimage de marchandises et une surcharge de passagers,

ces faits constituent à leur encontre une faute commune et indivisible. Que par suite, les deux capitaines, outre la répression pénale pour homicide par imprudence, doivent être déclarés solidairement responsables envers les intéressés de la mort d'un passager causée par l'abordage. — Trib. civ. Tunis, 3 décembre 1895, ministère public et consorts Farruggio c. Plain Francesco et Azzaro Alexandro, navires *le Rapide* et *le Zichy*, R. D. M., XII, p. 614.

Que la répartition des responsabilités faite par la justice entre les deux capitaines proportionnellement à la gravité de la faute commise par chacun des pilotes n'a pas d'effet à l'égard des tiers lésés par l'abordage : vis-à-vis de ceux-ci les deux capitaines restent solidairement responsables des conséquences de cet événement. Il n'en serait autrement que s'il était possible de séparer les fautes respectives et de déterminer exactement leurs effets dans l'ensemble des dommages causés. — Trib. co. Havre, 29 septembre 1897 et Rouen, 15 juillet 1898, capitaine Beynin c. capitaine Ledoré, Société navale de l'Ouest et réclamateurs, navires *Saint-Marc* et *Fontains-Abbey*, R. D. M., XIII, 327 et XIV, 334.

Que les coauteurs d'un abordage sont tenus *in solidum* de la réparation du préjudice causé, à moins qu'il ne soit possible de déterminer exactement les effets séparés de leurs fautes respectives dans l'ensemble des dommages occasionnés par l'abordage. — Bruxelles, 27 novembre 1898, R. D. M., XIV, 704.

Que la répartition des responsabilités faite par les tribunaux proportionnellement à la faute de deux capitaines, n'ayant d'effet qu'entre eux et leurs armateurs, le capitaine qui a été obligé de payer plus que sa part a une action en remboursement de cet excédent contre le capitaine et l'armateur de l'autre navire. Cette action contre l'armateur dérive de l'article 1214 du Code civil, la personne civilement responsable étant tenue au même titre que l'obligé principal, — et elle a pour cause l'abordage, dont elle n'est que la conséquence et la suite, ayant pour objet la réparation du préjudice qui en résulte, qu'ainsi donc l'armateur ne peut opposer à cette demande la clause de non-responsabilité de faute du capitaine, cette clause n'étant opposable qu'aux parties contractantes : chargeurs ou destinataires de la cargaison et non aux tiers lésés

par l'abordage. — Trib. de comm. du Havre, 14 août 1900, capitaine Beynin, c. capitaine Ledoré et Société navale de l'Ouest, navires : *Saint-Marc* et *Fontains-Abbey*, R. D. M., XVI, 189.

Mais sur l'appel, jugé que : lorsqu'à la suite d'un abordage les capitaines des deux navires et les armateurs, civilement responsables, ont été condamnés solidairement envers les tiers lésés à la répartition des dommages, la répartition des responsabilités prononcée par le jugement entre les deux capitaines proportionnellement à leurs fautes respectives n'est pas opposable aux tiers, mais qu'elle doit avoir effet entre le capitaine et les armateurs, et qu'en conséquence le capitaine, qui, par suite de la saisie de son navire, a été obligé d'en verser la valeur et a payé ainsi plus que sa part, a une action en remboursement contre l'armateur de l'autre navire. — Cour de Rouen, 6 février 1901, Même recueil, p. 632.

CHAPITRE IV

ABORDAGE DOUTEUX.

Pour étudier les responsabilités résultant d'un abordage douteux, il convient de distinguer entre les dommages causés, d'une part aux navires, et, d'autre part, aux marchandises et aux personnes.

§ 1. — **Dommages causés aux navires.** — L'article 407 § 3 décide que « le dommage est réparé à frais communs, et par égale portion, par les navires qui l'ont fait et souffert ». On doit donc faire une masse de tous les dommages matériels subis par les navires, et la somme ainsi obtenue est partagée par moitié entre l'abordeur et l'abordé, abstraction faite de la valeur des bâtiments.

Cette disposition bizarre et universellement critiquée a sa source dans les anciennes coutumes maritimes et notamment dans les rôles d'Oléron ; elle avait été supprimée par le projet de revision du livre II du Code de commerce imprimé en 1867, et il serait à désirer que le législateur le fît disparaître, car non seulement elle ne peut se justifier, mais encore elle conduit en pratique à des résultats iniques.

Outre les dommages matériels subis par les navires, doit-on comprendre dans la masse, le bénéfice dont chaque

propriétaire de navire s'est trouvé privé par suite de l'interruption de la navigation, et aussi les frais qu'il a eu à supporter en outre du prix des réparations faites aux navires, tels que loyers supplémentaires de l'équipage ? Ici encore nous donnerons au mot *dommage* le même sens que nous lui avons donné dans l'article 407 § 2 et nous dirons qu'il comprend toute la perte éprouvée, comme tout le bénéfice dont on s'est trouvé privé. Cependant on a fait valoir contre cette interprétation une considération d'ordre pratique : les dommages étant partagés par moitié entre les deux navires, on se dit que cette solution mettrait les petits navires dans un très grand état d'infériorité vis-à-vis des gros; au cas d'abordage entre un petit et un grand navire, les avaries éprouvées par le premier seront en général beaucoup plus considérables que celles éprouvées par le second, et cependant le moindre retard entraînant pour ce dernier des pertes de gain et des dépenses considérables, la plus grosse part de la masse à partager sera représentée par la somme réclamée par le grand navire, faisant ainsi peser une charge beaucoup trop lourde sur l'autre victime de l'abordage.

Cette observation ne peut que faire ressortir un des nombreux inconvénients du système admis par l'art. 407 § 3, mais en présence des termes employés par cet article on ne saurait admettre une autre interprétation.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que, en cas de doute sur les causes de l'abordage, le dommage qui en résulte doit être réparé à frais communs et par égale portion par les navires qui l'on fait et souffert, que ce dommage comprend non seulement les avaries matérielles, mais encore les pertes qui sont les conséquences immédiates et directes de l'événement : telles que le montant des gages et salaires payés à l'équipage pendant la durée du chômage, et la somme des bénéfices nets dont il a été privé

pendant le même temps. — Rouen, 12 décembre 1868, capitaine Cross c. Passavant, navires *l'Amiral-Duperré* et *le Southampton*, H. 1869. 2. 38.

Qu'en cas d'abordage douteux, on doit faire entrer en ligne de compte dans le calcul des dommages-intérêts, outre les avaries matérielles, les gages de l'équipage pendant la durée des réparations, et le chômage du navire pendant le même temps. — Rouen, 3 février 1864, Le Normand et Baudu c. Fontaine et Deheulle, navires *le Rouen* et *la Seine*, H. 1865. 2. 67.

Que la disposition de l'article 407, 3°, qui permet d'ordonner la réparation à frais communs du dommage causé par un abordage, lorsqu'il y a doute sur les causes de cet accident peut être appliquée à un navire qui a été la cause de l'abordage sans y être lui-même directement engagé. — Cour de cassation, 23 avril 1873, Cie du Touage c. Larget et autres, abordage du *Mexico* et de *la Ville de Nantes*, D. 1873. 1. 343.

Que l'action pour abordage formée par l'abordé contre l'abordeur, saisit le juge de toutes les questions qui peuvent naître des prétentions et des moyens respectifs des parties, et les met en demeure d'ordonner les réparations du dommage dans la mesure qui résulte, en droit, des constatations de fait auxquelles il a dû se livrer; qu'il importe peu que les demandeurs aient conclu à être indemnisés de tout le dommage qu'ils avaient souffert, que les juges ont le pouvoir et le devoir de rechercher si, n'ayant pas droit à la réparation de tout le dommage, les demandeurs ont droit à raison de l'incertitude constatée sur les causes de l'abordage à une réparation partielle; que si, en principe, celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver et si la faute ne se présume pas, le § 3 de l'article 407 du Code de commerce fait exception à cette règle pour les cas où il y aurait doute dans les causes de l'abordage, le doute devant alors profiter au demandeur dans les limites fixées par cet article; que le § 3 de l'article 407 contient une disposition générale qui s'applique à tous les cas dans lesquels il y a doute sur les causes de l'abordage, soit que ce doute existe quant au fait même qui a été la cause de l'abordage, cas fortuit ou faute, soit qu'il existe quant aux auteurs d'une faute alléguée. — Cour de cassation, 30 juin 1875, Bazily

et Valieri c. Andersen, abordage de *la Thétis* et de *l'Argentina-Emma*, S. 1875. 1. 457.

Mais pour que les dommages soient ainsi répartis par moitié, il est nécessaire que les deux parties aient pris des conclusions l'une contre l'autre. Tout en déclarant que l'abordage est douteux, les juges ne pourraient pas ordonner cette répartition par moitié si l'un des capitaines n'avait pas conclu à la responsabilité de l'autre, car ce serait alors statuer sur un objet qui serait hors du procès, prononcer une indemnité qui n'aurait pas été demandée.

C'est ainsi que la Cour de cassation a décidé dans l'espèce suivante : à la suite d'un abordage dans la Gironde entre un navire anglais et un navire suédois, le capitaine suédois avait actionné le capitaine anglais devant le tribunal de commerce de Bordeaux ; en première instance de cet appel le capitaine anglais se borna à conclure au rejet de la demande de son adversaire, sans demander lui-même des dommages-intérêts pour les avaries subies par son navire. La cour de Bordeaux décida qu'il y avait doute sur les causes de l'abordage et ordonna par suite que les dommages seraient répartis par moitié : la Cour de cassation cassa cet arrêt, en disant que cette répartition par moitié constitue pour chacune des deux parties une allocation de dommages-intérêts d'une valeur indéterminée ; qu'elle représente, au moins en principe, pour chacune d'elles une réparation du préjudice éprouvé, le préjudice réellement subi pouvant être inférieur à cette moitié; qu'une des parties ne peut donc être condamnée à payer la moitie des dommages à l'autre partie, lorsque celle-ci n'a demandé aucune indemnité. — Civ. cass., 5 avril 1882, Arentzens c. Evans, navires *Zuleïma* et *Tyndal*, D. 1883. 1. 246.

§ 2. **Dommages causés aux personnes et aux marchandises.** — L'article 407 § 3, ne parle que du dommage souffert par *les navires* et la disposition qu'il édicte dérogeant au droit commun, on est d'accord pour reconnaître

qu'elle ne doit pas être étendue aux dommages subis par les marchandises et par les personnes. Pour ces dernières hypothèses, dans le silence de la loi, il y a lieu d'appliquer les principes du droit commun.

D'après les principes généraux sur la responsabilité, une réparation ne peut être obtenue qu'autant que l'on apporte la preuve que le préjudice a été causé par la faute de celui à qui on réclame une indemnité; dans l'hypothèse dont nous nous occupons il faut donc dire que le chargeur dont les marchandises ont été perdues ou avariées, que le matelot ou le passager blessé ou que les héritiers du matelot ou du passager tué, ne pourront réclamer d'indemnité à un capitaine que s'ils prouvent que l'abordage est dû à la faute du capitaine.

Mais ici on doit faire une observation importante; la règle que la preuve de la faute incombe au demandeur ne s'applique que lorsqu'il s'agit de rapports de personnes qui ne sont unies par aucun lien contractuel; dans les rapports entre le chargeur et l'armateur du navire sur lequel les marchandises ont été chargées, c'est à l'armateur à prouver que les avaries ou la perte des marchandises sont dues au cas fortuit (article 1147, 1302, 1784, C. civ.; 222, C. comm.), et il en est de même dans les rapports entre le matelot ou le passager et l'armateur du navire sur lequel ils sont embarqués, au moins si on admet que le contrat de transport des personnes fait peser sur le transporteur la même responsabilité que le contrat de transport des marchandises, question qui est très vivement discutée.

Pour les marchandises et les personnes il n'y a donc jamais d'abordage douteux, et lorsque l'on est dans une hypothèse où l'abordage a été déclaré douteux, la situation

en ce qui concerne les dommages causés aux marchandises ou aux personnes sera la suivante :

Les chargeurs peuvent réclamer à l'armateur du navire sur lequel étaient chargées leurs marchandises la réparation des avaries ou des pertes survenues aux marchandises; l'armateur en effet ne pourrait ici prouver que ces avaries ou ces pertes sont dues à un cas fortuit, puisqu'il a été jugé que l'abordage était douteux, en d'autres termes l'armateur ne pourra soutenir que l'abordage est dû à un cas fortuit ou à la faute de l'un ou l'autre des capitaines.

Les chargeurs ne pourront rien réclamer à l'armateur d'un navire autre que celui sur lequel étaient leurs marchandises, ils ne pourraient en effet prouver qu'il y a eu faute du navire, puisqu'il a été jugé que l'abordage est douteux, en d'autres termes qu'il ne peut être imputé à la faute de l'un ou de l'autre des capitaines.

Pour les matelots et les passagers les mêmes solutions doivent être données, au moins si on admet qu'au point de vue de la responsabilité du transporteur, le contrat de transport des personnes doit être assimilé au contrat de transport de marchandises. Si on admettait au contraire, qu'en ce qui concerne les personnes, le transporteur n'est pas tenu d'une responsabilité contractuelle, il faudrait dire que les matelots ou les passagers blessés n'auraient d'action contre aucun des armateurs.

Jurisprudence. — Il a été jugé que l'article 407 § 3, ne s'applique qu'aux dommages subis par les navires et non à ceux soufferts par les marchandises ou par les personnes. — Cour de Caen, 24 novembre 1862, Cordelier, Jean et divers, S. 1863. 2. 195.

Que, en cas de doute sur les causes de l'abordage, le dommage souffert par les marchandises reste à la charge de la cargaison comme avarie particulière ; que l'article 407 portant qu'en cas de

doute sur les causes de l'abordage, le dommage est réparé à frais communs et par égale portion, s'applique seulement au dommage souffert par les navires. — Cour de Rouen, 24 janvier 1876, Lorget et Cie, c. Compagnie du Touage, navires *Grimstadt* et *Ville de Nantes*, Sirey, 1876. 2. 165.

Qu'à la suite d'un abordage qui a entraîné le naufrage du navire et la mort de la plupart des passagers et des gens de l'équipage, une enquête formée à l'appui d'une demande en dommages-intérêts et dirigée contre l'armateur ne peut être ordonnée lorsque les faits cités en preuve (route anormale, exagération de vitesse, etc.), sont ou démentis à l'avance par les certificats de visite, les rapports ou les circonstances du fait, ou sans pertinence, en ce sens qu'ils n'auraient pu exercer aucune influence sur l'événement. — Cour de Paris, 18 janvier 1900, Veuve Résal, c. Compagnie générale transatlantique, *La Bourgogne*, R. D. M., XV, p. 598).

§ 3. **Observations communes à toutes les hypothèses précédentes.** — a) *Concours des créanciers pour dommages causés aux personnes et pour dommages causés au navire et aux marchandises.* — Le Code de commerce a laissé sur le même rang toutes les créances prenant naissance à la suite d'un abordage, tous les créanciers viendront donc en concours, quelle que soit la cause de la demande d'indemnité. Le projet de 1867 donnait au contraire un privilège pour le recouvrement des indemnités allouées du chef de blessures ou mort d'homme (art. 482).

b) *Abordage entre plus de deux navires.* — Pour la commodité du langage nous avons toujours supposé que l'abordage n'avait eu lieu qu'entre deux navires, mais il peut se faire que l'abordage survienne entre plusieurs navires ; les règles à appliquer seront alors toujours les mêmes, mais il est évident que s'il y a abordage douteux, les dommages ne seront plus répartis par moitié, mais en autant de parts qu'il y a de navires.

CHAPITRE V

RESPONSABILITÉ DES ASSUREURS.

---

§ 1. **Abordage fortuit.** — Les dommages causés par un abordage fortuit sont, comme tous les sinistres dus à un cas fortuit, couverts par les polices d'assurances, l'article 350 l'a dit expressément, mais cette disposition était inutile, il n'en pourrait être autrement que si une clause de la police avait expressément écarté des fortunes de mer couvertes par l'assurance, les risques d'abordage.

On entend ici par abordage fortuit celui qui est survenu par la faute du capitaine du navire assuré, peu importe que l'abordage ait été causé par la faute du capitaine de l'autre navire, le fait d'un tiers constituant relativement à l'assuré, un cas fortuit. Il suffira donc pour que l'armateur ou le chargeur soient de plein droit couverts par l'assurance des pertes ou avaries causées par un abordage, que cet abordage ne soit pas dû à la faute du capitaine du navire désigné par la police.

Il faut bien observer que l'action de l'armateur contre son assureur dérive, non pas de l'abordage, mais du contrat d'assurance, il faudra donc appliquer non pas les règles spéciales aux actions nées du contrat d'abordage, que nous exposerons plus loin, mais les règles du droit commun.

Pour que l'assureur soit responsable il faut que le dommage ait été causé par l'abordage ; l'assureur sur facultés, par exemple, ne répondrait pas de dommages survenus à la marchandise, et résultant du vice propre.

§ 2. **Abordage douteux.** — Dans le cas d'abordage douteux, la faute du capitaine n'est pas établie : aussi l'assureur ne pourrait-il repousser l'action de l'armateur assuré en lui disant que l'abordage est dû à la faute de son capitaine. C'est à l'assureur qui prétend que l'on se trouve en présence d'un cas qui empêche la police d'assurance de sortir son effet d'apporter la preuve de ses prétentions. L'assureur ne pouvant apporter cette preuve en cas d'abordage douteux, il en résulte qu'il est tenu comme au cas d'abordage fortuit.

§ 3. **Abordage fautif.** — Au cas d'abordage fautif l'assureur ne répond pas, sauf clause contraire, des dommages qui en résultent; c'est ce qui découle du principe posé par l'article 355 du Code de commerce aux termes duquel l'assureur ne répond pas des faits de baraterie, mais cet article permet la convention contraire. Si la police a couvert la baraterie de patron, tous les dommages provenant d'un abordage fautif devront être payés par l'assureur, de la même façon que s'ils provenaient d'un abordage fortuit.

Mais l'assureur qui a ainsi garanti les faits de baraterie ne doit-il payer que les dommages matériels subis par le navire ou par les marchandises, ou doit-il encore, s'il s'agit de l'assureur sur corps, garantir l'armateur de recours qui peuvent être exercés contre lui par les chargeurs, par les matelots ou les passagers de son navire et par le propriétaire, les chargeurs et les personnes embarquées sur l'autre navire ?

Cette question qui est très discutée, a une portée tout à fait générale, et se formule ainsi : L'assureur répond-il des recours des tiers? Au point de vue où nous nous plaçons, elle ne se pose pas seulement dans l'hypothèse que nous venons d'examiner, mais aussi dans celle d'un abordage douteux, l'armateur obligé de payer la moitié du dommage total, peut avoir ainsi à payer une somme bien supérieure au montant de ses propres avaries; si on admet que l'assureur doit garantir l'assuré de tous les recours pouvant être exercés contre lui à raison du sinistre, on dira que l'assureur devra l'indemniser de cette moitié du dommage total qu'il est tenu de payer, et non pas seulement du montant de ses propres avaries.

Par une clause expresse l'assureur peut toujours garantir l'assuré de tous les recours pouvant être exercés contre lui à raison de son fait ou de celui de ses préposés; la question que nous examinons ne se pose donc qu'au cas de silence de la police.

En pratique la police française sur corps contient un article 3 ainsi conçu :

« Les risques et recours des tiers, exercés contre le « navire assuré pour faits d'abordage ou de collision avec « un autre navire, pour heurt de digues, quais, estacades « et généralement causés à tous objets matériels sont à la « charge des assureurs pour les neuf dixièmes des dom- « mages alloués, et jusqu'au maximum des neuf dixièmes « de la somme assurée. L'assuré supporte le dixième des « dommages, il lui est interdit de faire assurer ce dixième. « En cas d'infraction à cette interdiction, il supportera « une réduction d'un second dixième, afin que l'intérêt du « dixième soit rétabli. » Cette clause s'explique par la nécessité d'intéresser le capitaine à la conservation de son

propre navire et aussi des autres navires qu'il rencontre sur sa route.

Ces questions ont donné lieu à de longues discussions que nous pouvons résumer ainsi :

Un premier système soutient que l'assureur doit indemniser l'armateur de tous les recours auxquels il est exposé. C'est ce qui résulte, dit-on, de l'intention des parties, l'armateur qui s'est assuré contre la baraterie a dû entendre s'exonérer de toute la responsabilité pouvant lui incomber du chef du capitaine ou de l'équipage, en vertu de l'article 216, soit vis-à-vis des chargeurs, soit vis-à-vis des tiers lésés. On ajoute que les termes de l'art. 350 du Code de commerce ne parlant que des dommages *qui arrivent aux objets assurés*, ne doivent pas être pris à la lettre et que plusieurs dispositions du Code de commerce mettent à la charge de l'assureur des dépenses faites ou des recours formés contre l'assuré *à l'occasion des objets assurés;* c'est ainsi que l'assureur répond de toutes les dépenses extraordinaires qui sont la conséquence des fortunes de mer, ce qu'on appelle les avaries-frais (art. 371 et 397, C. comm.), des dépenses de sauvetage et de tous les autres frais faits pour diminuer le montant des pertes qui seraient à sa charge (art. 381 et 393 C. comm.), de la contribution mise à la charge de la chose assurée pour avaries communes, des recours que peuvent exercer contre le navire les chargeurs dont les marchandises ont été vendues ou affectées pour les besoins du navire à la suite de fortunes de mer (art. 234 et 298, C. comm.).

Mais il est évident que même en admettant ce système l'assureur ne peut jamais être tenu au delà de la somme couverte par la police.

Les partisans du second système répondent que s'il est

vrai qu'il y a des cas où le Code de commerce impose à l'assureur l'obligation de réparer non pas les dommages matériels subis par la chose assurée, mais encore les dépenses; du moins ces dépenses sont celles qui ont pour but soit de réparer un dommage, soit de le prévenir, soit de contribuer à faire parvenir le navire à destination, soit enfin de tenir compte d'un sacrifice fait pour le salut commun; ce sont donc des dépenses faites dans l'intérêt de l'assureur, ce qui explique ces dispositions exceptionnelles du Code de commerce, qui ne doivent pas être généralisées.

On peut remarquer que cette question est surtout une question d'interprétation de la volonté des parties, or il est de principe que, dans le doute, les contrats doivent s'interpréter en faveur du débiteur (art. 1162, C. civ.), donc ici en faveur de l'assureur.

En terminant nous devons faire observer que ce que nous venons de dire sur la responsabilité de l'assureur au cas où il a garanti la baraterie, ne peut s'appliquer au cas où l'assuré est le capitaine propriétaire ou copropriétaire du navire; alors en effet un obstacle s'oppose à ce que l'assureur puisse rien devoir au capitaine dont la faute a provoqué l'abordage, c'est le principe posé par l'article 352 du Code de commerce que l'assureur ne peut, en aucun cas garantir le fait de l'assuré.

Jurisprudence. — Il avait été jugé : que le contrat d'assurance maritime n'a d'autre objet que de réparer les pertes et dommages éprouvés par les effets *mis en risques;* qu'en conséquence, quand le navire assuré et son chargement sont arrivés intacts au lieu de leur destination, l'assureur ne saurait être tenu de restituer au propriétaire de ce navire les dommages-intérêts auxquels il a été condamné envers l'armateur d'un autre bâtiment, à raison des avaries causées à celui-ci par suite d'un abordage en mer; qu'il importerait pour que l'assureur eût pris à ses risques tous acci-

dents et fortunes de mer, ces expressions se limitant aux objets assurés; que l'on ne saurait voir non plus dans le payement d'une telle condamnation une des dépenses extraordinaires que l'article 397 du Code de commerce répute avaries et met à la charge de l'assureur, ces dépenses étant uniquement celles qui ont été faites directement pour le bâtiment ou pour les marchandises assurées; que la clause de la police d'assurance qui met à la charge de l'assureur la *baraterie du patron* n'a d'autre objet que de garantir à l'assuré la réparation du préjudice que pourrait causer aux effets mis en risque la fraude ou l'impéritie du capitaine, que par suite, cette garantie ne peut être étendue à la restitution des dommages dus par l'assuré à un tiers, à raison spécialement d'un abordage en mer. — Cour de Paris, 23 juin 1855, Le Lloyd français c. Assier et Cie, navires *le Pacifique* et *l'America*, D. 1855. 2. 220. — Mais la Cour de cassation, par arrêt du 23 décembre 1857, rendu dans la même affaire, D. 1858. 1. 61, a réformé, en décidant que les pertes et dommages qui sont à la charge des assureurs, comme résultat d'un des accidents de mer prévus par la police, doivent s'entendre, non seulement des avaries matérielles, mais encore des dépenses qui par suite de ces accidents sont tombées par force majeure à la charge du navire assuré (art. 350 et 397, C. comm.); elle a décidé en conséquence, que l'assurance qui comprend l'abordage fortuit ou causé par la faute du capitaine, oblige l'assureur à rembourser à l'assuré le montant de la condamnation prononcée contre le capitaine pour abordage d'un autre bâtiment. La Cour de cassation a persisté dans cette jurisprudence; voir dans le même sens : arrêt du 4 mars 1861, Clerc et assurances maritimes générales c. Fraissinet père et fils, navires *Normandie* et *Willem III*, D. 1861. 1. 163.

Que le capitaine copropriétaire d'une part de navire ne peut, après que le navire a été perdu par suite d'un abordage dû à sa faute, réclamer des assureurs le montant de sa part d'assurance. — Trib. co. Marseille, 27 juillet 1888, capitaine Chantreau c. Providence maritime, navires *René et Isabelle* et *Saint-André*, R. D. M., IV, p. 438.

CHAPITRE VI

RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE.

---

§ 1. **Généralités.** — L'abordage ne fait pas naître seulement une responsabilité civile à l'égard du capitaine par la faute duquel il est survenu, il expose également ce capitaine à des actions disciplinaires et pénales. De plus un texte impose, au capitaine de chacun des navires abordés, l'obligation de prêter assistance aux navires qui se trouvent le plus endommagés, cette obligation est sanctionnée par des peines. Nous aurons donc successivement à étudier la responsabilité civile du capitaine ; puis nous verrons à quelle action disciplinaire et pénale le capitaine est exposé à la suite d'un abordage, enfin nous exposerons les règles qui imposent aux capitaines, à la suite d'un abordage, l'obligation d'assistance, et leur sanction.

§ 2. **Responsabilité civile du capitaine.** — En cas d'abordage fortuit, le capitaine n'ayant commis aucune faute, sa responsabilité ne saurait se trouver engagée, il en est de même au cas d'abordage douteux, car ici encore il n'y a aucune faute dont l'existence soit établie à sa charge.

Au contraire, au cas d'abordage fautif, la responsabilité personnelle du capitaine se trouve en principe engagée (art. 221, C. comm.). Il faut cependant pour qu'il en soit ainsi,

que la faute qui a amené l'abordage ait été commise personnellement par le capitaine ou qu'elle l'ait été par quelqu'un de l'équipage alors que le capitaine aurait dû se trouver à son poste, par exemple à l'entrée ou la sortie d'un port (art. 227); mais le capitaine ne serait pas personnellement responsable si la faute avait été commise par un officier de quart à un moment où le capitaine n'était pas tenu de se trouver sur le pont.

Le capitaine dont la faute a amené l'abordage doit la réparation de tous les dommages provenant de cet abordage, l'armateur n'est alors tenu de payer ces dommages que comme civilement responsable, mais c'est le capitaine qui en est le débiteur principal; l'action des personnes lésées peut toujours être directement intentée contre le capitaine personnellement, et si l'armateur a été obligé de payer, il a une action récursoire contre le capitaine pour se faire rembourser par lui.

L'armateur bien que civilement responsable a du reste une limitation légale apportée à cette responsabilité et il peut y ajouter des limitations conventionnelles, en effet l'armateur peut toujours se libérer par l'abandon du navire et du fret (art. 216), et il peut insérer sur le connaissement des clauses disant qu'il ne répond pas des fautes du capitaine ou des gens de l'équipage, clauses dont la validité est admise par la jurisprudence(1). Quant au capitaine, au contraire, aucune limitation légale n'est apportée à sa responsabilité, et il ne peut y apporter de limitation conventionnelle, car le principe est que nul ne peut convenir qu'il ne sera pas responsable de ses propres fautes; le capitaine devra donc toujours en son entier la

(1) Se reporter à notre ouvrage sur la responsabilité des propriétaires de navire et des armateurs, notamment, pages 101 et 188.

réparation des dommages résultant d'un abordage fautif.

Le capitaine est personnellement responsable non seulement des conséquences de l'abordage dû à sa faute, mais encore des conséquences des fautes qu'il commettrait à la suite de l'abordage et qui auraient pour effet d'augmenter l'importance des dommages directement causés par le sinistre.

Les assureurs ont également une action directe et personnelle contre le capitaine ou les autres membres de l'équipage dont la faute a causé l'abordage, et si l'abordage est dû à la faute commune des deux capitaines, les assureurs ont une action solidaire contre les coauteurs du sinistre.

Mais quelle sera la nature de l'action accordée aux assureurs contre les capitaines?

L'action des assureurs ne prend sa naissance qu'après qu'ils auront payé les sommes qu'ils seront obligés de payer, soit à la suite du délaissement, soit à la suite de l'exercice de l'action d'avarie qui peut être intentée contre eux. Agissent-ils en vertu d'un droit de subrogation légale, ou en qualité de caution?

L'assureur n'est pas une caution, mais bien un contractant ayant traité directement avec l'assuré. Il a fait un contrat principal.

Nous trouvons la question traitée par M. Gruymans dans le recueil d'Anvers (1886, 2, p. 72), dans les termes que voici :

« Ce n'est, dit-il, ni dans les dispositions relatives au « cautionnement, ni dans celles de la subrogation légale, « que, dans cette matière, se trouve l'obligation de l'as- « suré. Elle a pour fondement l'article 1382 du Code civil « qui porte que tout fait de l'homme qui cause à autrui

« un dommage oblige celui par la faute duquel il arrive à « le réparer.

« Cette disposition, appliquée au contrat d'assurance « maritime, implique la subrogation à laquelle l'assu- « reur a droit, et qui est la subrogation conventionnelle « faite expressément et en même temps que le paie- « ment.

« L'assureur doit bien payer à l'assuré le dommage « causé par la baraterie, risque garanti, mais de ce chef « l'assuré a une action contre le capitaine et il est obligé « de subroger utilement l'assureur à ses droits; s'il néglige « de remplir une formalité à l'inaccomplissement de la- « quelle la loi attache l'exception de fin de non-recevoir, il « fait éprouver à l'assureur une perte véritable. Celui-ci est « privé du droit de demander la restitution de l'indemnité « qu'il a payée à l'auteur du dommage, à celui qui doit le « réparer et dont la libération a été amenée par la négli- « gence de l'assuré.

« Et ici, nous croyons devoir relever une opinion erronée « sur le risque de baraterie accepté par l'assureur. Aucuns « supposent que la baraterie étant couverte par l'assureur, « cette garantie doit profiter au capitaine qui en est le « sujet; tel n'est pas le cas. Un jugement de Marseille « dit à cet égard avec raison, que ce n'est pas la faute « commise par le capitaine que couvre l'assurance, que la « faute commise n'entraîne pas moins pour le capitaine « l'obligation de la réparer, envers ceux qui, assurés ou « autres, en subissent les effets.

« Indépendamment de l'article 1382, l'obligation de « subrogation pour l'assuré découle du principe dominant « dans les assurances, que l'assuré doit faire tout ce qui « lui est possible pour diminuer la perte à charge de l'as-

« sureur, surtout quand pour le faire il n'a aucun sacrifice « à s'imposer.

« Aux raisons qui viennent d'être exposées, il faut en « ajouter une dernière, qui démontre l'évidente utilité de « la subrogation. Refuser à l'assureur le droit de la subro- « gation, ce serait donner une prime à la fraude ou bien « décréter l'impunité du vrai coupable. En effet, ce refus « permettrait à l'assuré de se faire indemniser deux fois « pour une même perte; d'abord par l'assureur, ensuite par « celui qui a commis la faute; ou, au moins faciliterait les « conventions illicites que pourrait contracter l'assuré « contre l'auteur de la fraude, en préférant, au recours « qu'il a contre celui-ci l'action contre les assureurs. »

Jurisprudence. — Il a été jugé : qu'un abordage arrivé par suite de l'imprudence de l'officier de quart chargé à ce moment de la direction du navire et pendant le moment où le capitaine, n'étant pas appelé sur le pont par les besoins du service, s'était retiré dans sa chambre, n'engage pas la responsabilité de ce dernier; que, dans un pareil cas, le capitaine, cité en même temps que l'armateur, doit être mis hors de cause, et la responsabilité civile résultant de l'imprudence de l'officier chargé de la conduite du navire au moment de l'accident, doit remonter directement de cet officier à l'armateur; que le commandant du navire qui n'est point de service au moment où un abordage arrive ne peut être déclaré responsable; la raison s'opposant à ce que le commandant d'un navire soit tenu de le diriger constamment et personnellement pendant toute la durée du voyage. — Trib. de comm. de Marseille, 2 mai 1865, Mazza et autres c. la Cie de navigation mixte, les Messageries impériales et autres, navires *l'Oasis* et *la Madona del principio*, Rec. de Marseille, 1865. 2. 52.

Qu'en cas de doutes sur la cause véritable d'un abordage, les capitaines des navires ne peuvent être déclarés responsables des conséquences de l'abordage. — Rouen, 3 février 1864, Lenormand et Baudre c. Fontaine et Deheulle, navires *Rouen* et *La Seine*, Rec. du Havre, 1865. 2. 67.

Dans le même sens, un arrêt de la Cour de Rouen du 24 janvier 1876, Larget c. Cie du Touage, navires *Grimaldi* et *Ville de Nantes*, Rec. de Marseille, 1877. 2. 62.

Que le capitaine, par la faute duquel un abordage a eu lieu, ne peut invoquer, pour dégager sa responsabilité, la clause d'exonération pour barateries, fautes ou négligence des patrons consenties en faveur des Compagnies de navigation ; cette clause constituant une exception personnelle aux armateurs du navire et ne pouvant profiter aux tiers, de plus, nul ne peut s'exonérer des conséquences de sa propre faute. — Trib. civ. Havre, 7 février 1898, Société Havraise de remorquage c. capitaine Leroux, navires *Comphill*, *Haddon-Hall* et *Abeille n° 7*, R. D. M., XIII, p. 641.

Que lorsqu'un abordage est dû à la faute commune des deux capitaines, la part de responsabilité de chacun doit être appréciée d'après la gravité de leurs fautes respectives ; mais les deux capitaines reconnus responsables d'un abordage, sont tenus solidairement envers les chargeurs et les assureurs. — Cour de Bordeaux, Powley Thomas c. capitaine Geest, navires *Durley* et *Sirius*, Rev. de dr. mar., IV, p. 259.

Que l'imprudence ou la faute personnelle du passager qui a péri par suite d'un abordage dû à la faute du capitaine laisse subsister la responsabilité du capitaine et ne constitue en sa faveur qu'une circonstance atténuante. — Trib. civ. Tunis, 3 décembre 1895, ministère public et consorts Farrugior c. Plain Francesco et Azzaro Alexandro, navires *le Rapide* et *le Zichy*, R. D. M., XII, p. 614.

§ 3. **Droit comparé.** — Mais presque toutes les législations admettent que lorsque l'abordage est dû à une faute du capitaine, ou d'un membre de l'équipage, l'armateur a une action récursoire contre le capitaine ou l'auteur de la faute, qui est personnellement responsable.

C'est ce que décident :

La loi *belge* du 21 août 1879, art. 231. — « Le recours est exercé contre le navire abordeur en la personne de son capitaine ou de ses propriétaires. Le capitaine n'encourt de

responsabilité personnelle que s'il y a, de sa part, faute ou négligence. »

Le Code de commerce *italien*, art. 663. — « La responsabilité des navires établie dans les articles précédents laisse intacte celle des auteurs de la faute envers tous ceux qui ont souffert ce préjudice et les propriétaires des navires. »

Le Code de commerce *espagnol*, art. 829. — « Les dispositions relatives aux cas indiqués ne préjudicieront ni à l'action civile de l'armateur contre l'auteur du dommage, ni aux responsabilités pénales, s'il y a lieu ».

Le Code de commerce *néerlandais*, art. 535 — « Les capitaines sont responsables envers les propriétaires des navires, et les marchandises, dans les cas prévus par cet article et le précédent, sauf leur recours contre les officiers et gens de l'équipage, s'il y a lieu ».

Jurisprudence. — Il a été jugé que l'article 535 du Code de commerce hollandais, aux termes duquel, les capitaines, dans les cas stipulés par la loi, sont responsables envers les « propriétaires » (*cigenars*) des navires et des marchandises, n'a pas pour objet d'exclure les intéressés autres que les propriétaires proprement dits du droit d'agir contre le capitaine; ce droit appartient notamment aux chargeurs pour les marchandises perdues par suite d'un abordage. — Trib. civ. Anvers, 9 novembre 1895, Anthony W. et consorts c. capitaine Louis Capero de Italo Britannica Royal Italian Mail Steam Navigation, Cy Ltd; navires *Principe di Napoli* et *Woodstock*. R. D. M. XI, 645.

Le Code de commerce *portugais* dispose, art. 671 : « La responsabilité des navires, telle qu'elle est établie dans les articles précédents, ne libère pas les auteurs de la faute vis-à-vis de ceux qui ont souffert un préjudice et les propriétaires des navires ». La même idée est exprimée par le Code de commerce allemand (art. 136).

En Grande-Bretagne, la loi du 25 août 1894 (*An act to cernatidate enactments relating to Merchant Shipping*, 57 et 58 Vict. ch. 60) dispose art. 419, § 2 : « Si un manquement aux règlements sur les abordages est causé par la faute volontaire du capitaine ou du propriétaire du navire, ce capitaine, ou ce propriétaire, sera, pour chaque infraction, coupable de délit (*misdemeanor*) ». — § 3 : « Si une personne ou une chose subit un dommage quelconque par suite de l'inobservation, par un navire, des règlements sur les abordages, le dommage sera réputé avoir été causé par la faute volontaire de la personne en service sur le pont du navire (*in charge of the deck of the ship*) à ce moment, à moins qu'il ne soit prouvé à la satisfaction de la Cour, que les circonstances de la cause ont obligé à s'écarter du règlement ». — § 4 : « Lorsqu'en cas d'abordage il est prouvé à la Cour, devant laquelle l'affaire est portée, qu'il a été contrevenu à l'un des règlements sur les abordages, le navire qui a contrevenu au règlement sera réputé en faute, à moins qu'il ne soit démontré, à la satisfaction de la Cour, que les circonstances de la cause ont rendu nécessaire de s'écarter du règlement ».

Jurisprudence. — Il a été jugé en ce sens : que le capitaine qui néglige d'offrir son assistance au navire qu'il a abordé, omet de lui donner le nom de son navire et les détails nécessaires et ne relate pas à son livre de bord les circonstances de l'abordage, commet surtout des contraventions passibles chacune d'une amende. — Cour de police de Newcastle, 28 mars 1899, navires *Amaryllis* et *Nespuy*, R. D. M. XV, 481.

§ 4. **Responsabilité pénale du capitaine.** — La loi du 10 mars 1891 *sur les accidents et collisions en mer* a établi des pénalités non seulement contre les capitaines qui par leur faute ont amené des abordages, mais a même puni

certaines infractions aux règlements en dehors de toutes conséquences préjudiciables pouvant en résulter.

L'art. 1 de cette loi dispose. — « Tout capitaine, maître, patron ou officier de quart qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites par les décrets en vigueur sur les feux à allumer la nuit et les signaux à faire en temps de brume, est puni d'une amende de 10 francs à 300 francs et d'un emprisonnement de trois jours à un mois ou de l'une ces deux peines seulement. »

Art. 2. — « Si l'infraction prévue à l'article précédent, ou toute autre infraction aux règles prescrites sur la route à suivre ou les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment, est suivie d'un abordage, l'amende peut être portée à 500 francs et l'emprisonnement à trois mois.

« Si l'abordage a pour conséquence la perte ou l'abandon d'un des navires abordés, ou s'il entraîne soit des blessures, soit la mort pour une ou plusieurs personnes, le coupable est puni d'une amende de 50 francs à 1.000 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois; le retrait de la faculté de commander, peut, en outre, être prononcée pour trois ans au plus. »

Art. 3. — « Tout homme de l'équipage qui se rend coupable d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de son service, suivi d'un abordage ou d'un naufrage, est puni d'une amende de 16 francs à 100 francs et d'un emprisonnement de six jours à quatre mois, ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Art. 9. — « L'article 463 du Code pénal est applicable au cas prévu par la présente loi. »

Ainsi donc, en dehors des responsabilités civiles et pécuniaires auxquelles le capitaine est en butte, ce dernier peut

encourir certaines pénalités. Il n'en était pas ainsi avant la loi du 10 mars 1891, ou du moins on appliquait, au cas échéant, l'article 319 du Code pénal qui traite des cas d'homicide ou de blessures par imprudence. Mais le besoin d'une législation plus précise se faisait sentir en cette matière, et la loi de 1891 est venue combler une lacune dans notre législation maritime.

En outre un abordage peut entraîner des poursuites pour contravention de grande voirie, c'est ce qui se produira lorsqu'il y aura eu des détériorations atteignant une partie des ports maritimes de commerce ou des travaux à la mer. Il n'en serait pas de même si ces détériorations atteignaient les bateaux ou dragues affectés à l'entretien du port.

Mais il y aurait contravention dans le cas d'entrave à la circulation dans un port, ce qui peut arriver au cas où une épave constituerait un obstacle dangereux à la marche des navires. En pareil cas il y a mise en demeure par les autorités compétentes, d'avoir à enlever l'obstacle ; et s'il n'est pas obtempéré en temps utile, il est procédé d'office à l'enlèvement, aux frais, risques et périls du propriétaire (Voir dans l'appendice, à la fin du volume un modèle de la mise en demeure).

§ 5. **Droit comparé.** — En Allemagne, l'article 145 du Code pénal punit d'une amende de 500 thalers au plus quiconque aura transgressé les règlements établis pour prévenir les abordages.

En Hollande, le capitaine ou le matelot qui n'observe pas les prescriptions de la loi pour prévenir les abordages est puni d'une amende de 300 florins (art. 473).

En Hongrie, le dommage causé à un navire par négli-

gence est puni au maximum d'un an de prison et de 1.000 florins d'amende. Si l'acte ou omission a entraîné mort d'homme, la peine sera au maximum de cinq ans de prison et de 1.000 florins d'amende (art. 437, 445, Code pénal).

En Italie, le naufrage causé par imprudence, négligence, inobservation des règlements, ordres ou prescriptions, est puni d'une détention qui peut être portée à trente mois et d'une amende qui peut atteindre 1.000 lires. S'il en est résulté un péril quant à la vie des personnes, la détention est de six mois à cinq ans, et, s'il en est résulté la mort de quelqu'un, la détention est d'un an à dix ans, et l'amende est supérieure à 1.000 lires (art. 311, Code pénal).

En Angleterre, le conseil de commerce peut suspendre les capitaines ou leur retirer leur brevet, si leur conduite justifie cette mesure, et après enquête.

§ 6. **Influence des décisions des juridictions disciplinaires et pénales sur l'action civile.** — Les actions disciplinaires et pénales seront le plus souvent intentées contre le capitaine avant qu'il ne soit actionné au civil en dommages-intérêts, quelle sera alors l'influence des décisions des juridictions répressives sur l'action civile? Il est de principe qu'il est défendu à la justice civile de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement jugé par le juge criminel, il résulte de ce principe que le juge civil ne pourrait déclarer qu'un abordage n'est pas dû à la faute d'un capitaine, alors que les juges criminels ont condamné le capitaine pour avoir commis une faute ayant amené cet abordage; mais il n'en résulte pas, au contraire, que lorsque les juges criminels ont déclaré le capitaine non coupable, les juges civils doivent nécessairement déclarer que l'abordage n'est pas dû à sa faute et ne pas le condamner

comme responsable. Cette règle qu'une action civile en dommages-intérêts peut être intentée contre un individu à raison du même fait pour lequel il a déjà été condamné est unanimement admise et est fondée sur ce que la faute ne s'apprécie pas au même point de vue suivant qu'il s'agit d'une action pénale ou d'une action civile. Mais ce qui en notre matière pourrait faire naître une difficulté, c'est que la loi du 10 mars 1891 punit toutes infractions aux règlements. Les infractions réprimées par cette loi ont donc un caractère contraventionnel, l'intention n'est pas exigée chez le capitaine pour qu'il puisse être condamné ; or, la question d'intention étant la différence principale qui sépare la faute pénale de la faute civile, on pourrait dire que l'acquittement du capitaine ne laisse pas place à l'existence d'une faute civile. Cependant les termes de l'article 1382 du Code civil sont si généraux et si larges, que l'acquittement d'un prévenu, même dans le cas d'un délit non intentionnel, ne rend pas nécessairement impossible sa condamnation ultérieure, par les tribunaux civils, au paiement d'une indemnité; car la loi pénale, si rigoureuse qu'elle soit, laisse toujours en dehors de son champ d'application le quasi-délit motivant l'action civile.

Mais une décision de la commission supérieure des naufrages, devant laquelle les intéressés ne sont point appelés à fournir une défense contradictoire, ne saurait avoir de l'influence sur la sentence des tribunaux chargés de se prononcer en ce qui concerne les responsabilités civiles.

On ne pourrait tirer argument de l'avis de la commission d'enquête, et du préfet maritime, ni même de celui de la commission supérieure des naufrages, alors même que cette dernière aurait infligé au capitaine une suspension de commandement. Les décisions et documents administratifs

ne peuvent pas restreindre les libres appréciations des magistrats appelés à statuer et peser sur leur esprit; évidemment les tribunaux pourront, s'ils le jugent convenable, puiser dans de semblables documents des renseignements utiles, mais ils ne sauraient être liés par des enquêtes de cette nature.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : si un navire a échoué dans le chenal d'entrée d'un port faisant écueil et obstacle à la navigation, et que le capitaine de ce navire n'ait pas obtempéré à l'ordre à lui donné de retirer le navire de l'endroit où il avait échoué, ces faits constituent une contravention aux lois et règlements sur la navigation maritime; mais que pour la répression de cette contravention il n'est établi de peine ni dans l'ordonnance de 1861, ni dans aucun autre règlement, ni dans aucune loi; que toutefois l'auteur de la contravention peut être condamné au remboursement des frais de procès-verbal et à faire disparaître l'obstacle à la navigation formé par le navire échoué. — Conseil d'État, 8 janvier 1863, navire *La Dorade*, armateur Samson, Recueil des arrêts du Conseil d'État, 1863, p. 15.

Que les dommages causés à un bateau dragueur et à un bateau pompeur stationnés dans le chenal d'un port constituent une contravention de grande voirie. — Conseil d'État, 7 mai 1880, Ministre des Travaux publics, c. Meikle, Navire *Hollyerda*, Recueil des arrêts du Conseil d'État, 1880, p. 448.

Que le capitaine ne peut être condamné à rembourser à l'État les frais de réparation des dégradations causées par son navire aux ouvrages d'un port, lorsqu'elles sont la conséquence d'un fait de force majeure (la violence irrésistible du vent). — Conseil d'État, 16 janvier 1873, Berck, navire *Faulconnier*, D. 1875. 3. 97.

Que le capitaine doit être condamné à rembourser à l'État les frais de réparations, des dégradations causées par un navire, quand le choc a eu pour cause un accident qui a mis le navire dans l'impossibilité de manœuvrer, si cet accident ne provient pas d'un fait de force majeure (la rupture d'un gouvernail en mauvais état). — Conseil d'État, 15 janvier 1875, Johanneson et Alibert, brick *Norge*, D. 1875. 3. 97.

Il avait été jugé : que la décision correctionnelle qui condamne ou acquitte le capitaine et l'équipage d'un navire qui a péri dans un abordage avec une partie de ses passagers, sur la prévention d'homicide par imprudence, lie le juge civil saisi de l'instance en indemnité à raison dudit abordage, et ne lui permet pas d'accueillir la demande contre ceux qui ont été acquittés, ni de la rejeter à l'encontre de ceux qui ont été condamnés correctionnellement; qu'il en est du moins ainsi quand l'action civile est exercée pour demander réparation du dommage résultant de la mort d'un passager qui a péri dans le sinistre; que l'action civile ne conserve son indépendance de l'action correctionnelle que lorsque celle-ci ne tranche pas la question d'existence ou de non-existence du fait sur lequel l'action civile est basée. — Tribunal civil de Marseille, 8 avril 1870, Sabater y Lledo contre Valery frère et fils, navires *Le général Abbatucci*, et *Edouard Hwidt*, Recueil de Marseille, 1872. 2. 128.

Mais cette jurisprudence n'a pas prévalu, car, en sens inverse, il a été jugé : que le tribunal compétent pour juger les responsabilités civiles résultant d'un abordage, ne saurait être lié dans l'appréciation des causes de l'accident, ni par des enquêtes administratives, ni par des décisions qui, rendues au point de vue disciplinaire, n'ont pas été l'objet d'un débat véritablement contradictoire entre les intéressés. — Tribunal de commerce de Marseille 1er avril 1890, assureurs sur facultés de l'Anadyr contre Messageries maritimes, vapeurs *Anadyr*, et *Oxus*, Rec. de Marseille, 1890. 1. 185.

Que le tribunal compétent pour juger les responsabilités civiles résultant d'un abordage, ne saurait être lié dans l'appréciation des causes de l'accident, ni par des enquêtes administratives, ni par des décisions rendues au point de vue disciplinaire, qui n'ont fait l'objet d'aucun débat véritablement contradictoire entre les intéressés. — Tribunal de comm. de Marseille, 30 décembre 1889, Fraissinet c. Cie Néerlandaise, navires *Euxème* et *Irène*, Rec. de Marseille, 1891. 2. 190, confirmé par la cour d'appel d'Aix, le 30 juillet 1890, Revue internationale du Droit maritime, t. VI, p. 141.

Que l'acquittement du capitaine sur les poursuites disciplinaires exercées contre lui à l'occasion d'un abordage, ne forme pas obs-

tacle à ce que les tribunaux consulaires décident que l'abordage est dû à la faute du capitaine, et n'en mettent les conséquences à la charge et à la responsabilité du capitaine et de ses armateurs; que les décisions disciplinaires portant condamnation ou acquittement d'un capitaine ne lient pas les tribunaux qui peuvent apprécier autrement la conduite du capitaine au point de vue civil. — Trib. de comm. du Havre, 3 mars 1885, Beusande et assureurs c. Cie des Chargeurs réunis, abordage du *Nith*, par *la Ville de Pernambuco*, Rec. du Havre, 1885. 1. 87.

Que les prescriptions établies par les lois criminelles ne s'étendent aux actions civiles qu'autant que celles-ci ont pour base unique ou exclusive un crime, un délit, ou une contravention; que par suite l'action qui, en dehors des faits délictueux imputables au défendeur, puise son principe dans un contrat reste soumise à la prescription de trente ans (ou à toute autre prescription spéciale, au cas échéant). — Cassation, 9 janvier 1882, Vve Martin, c. Deprêt et Pierson, D. 1883. 1. 136.

Que les enquêtes administratives faites à la suite d'un abordage et les décisions administratives rendues à cet égard, ne sauraient lier les juges chargés de statuer sur les responsabilités pécuniaires résultant du sinistre; que le tribunal peut toutefois y puiser des éléments de conviction; que l'acquittement d'un capitaine prononcé, à la suite d'un abordage, par le tribunal maritime institué par la loi du 10 mars 1891, n'enlève pas aux juges commerciaux le droit d'envisager ses actes sous le rapport des conséquences civiles qui en résultent, en les dépouillant de tout caractère de criminalité et en ne les considérant que comme des quasi-délits. — Cour d'Aix, 6 mars 1894, Cyprien Fabre et Cie c. Société générale des transports maritimes, navires *Alsace* et *Foria*, Recueil de Marseille, 1894. 1. 178.

Que l'autorité de la chose jugée doit s'appliquer rigoureusement au point même qui a été jugé; que spécialement, quand le capitaine a été condamné par le tribunal maritime pour avoir abandonné son navire en mer, le chargeur, qui prétend se faire indemniser du retard occasionné par la relâche que l'abandon a nécessitée, ne peut invoquer l'autorité de la chose jugée relativement à un événement dont la cause originaire réside dans les

conditions défectueuses du connaissement du voyage. (Trib. de comm. de Nantes, 5 octobre 1895, Moulin Neuf c. capitaine Leroux, navire *Saint-Joseph*, Revue de droit maritime, XI, p. 593.

Que lorsqu'un tribunal maritime a déclaré non coupable d'un délit l'auteur d'un abordage, il ne s'ensuit pas nécessairement que celui-ci n'ait commis ni imprudence ni faute; que c'est là un point que le tribunal devant lequel est portée l'action civile peut encore examiner, et l'on ne saurait pour l'en empêcher soulever l'exception de chose jugée; qu'il faut distinguer la faute ou l'imprudence qui peuvent donner lieu à des réparations civiles, du délit qui peut donner lieu à une répression pénale; que l'exception de chose jugée doit être restreinte aux seuls points qui ont été examinés par les juges criminels, et en matière d'abordage on peut d'autant moins la soulever à propos de l'action civile que le tribunal maritime ne peut examiner cette dernière, puisqu'on ne peut conclure devant lui à des dommages-intérêts; que tout en ne commettant pas un délit et en ne contrevenant pas aux règlements, le capitaine peut encourir une responsabilité civile, s'il est démontré que, dans une certaine mesure, les causes de l'abordage lui sont imputables. — Trib. de comm. de Nantes, 20 novembre 1895, Grandjouan et Ve Godard c. Société navale de l'Ouest, navires *Saint-Marc*, *Saint-Jules* et *Rhône*, confirmé par arrêt de la cour de Rennes du 31 décembre 1896, Rev. int. droit maritime, t. XI, p. 596 et t. XII, p. 418.

Et sur le pourvoi en cassation, la cour a jugé :

Que le tribunal maritime commercial qui déclare le capitaine d'un navire non coupable d'infraction aux règlements écarte seulement l'imputation du fait incriminé en tant qu'il eût été constitutif d'un délit prévu et puni par la loi du 10 mars 1891, il ne résulte pas de cette déclaration qui n'implique pas nécessairement l'inexistence du fait, que le capitaine n'ait commis absolument aucune faute; qu'en conséquence, malgré l'acquittement du capitaine par le tribunal maritime commercial, juridiction répressive, une action en dommages-intérêts basée sur un quasi-délit du capitaine peut être dirigée contre la personne civilement responsable devant la juridiction civile, sans que le jugement rendu au civil

méconnaisse l'autorité de la chose jugée au criminel. — arrêt du 30 novembre 1898, D. 1899. 1. 74.

Qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à la déclaration du tribunal commercial maritime disant que l'abordage n'a pas eu pour conséquence la perte du navire abordé, cette perte constituant une circonstance aggravante du délit prévu par l'article 2 de la loi, et le tribunal ayant nié l'existence de ce délit, il en résultait nécessairement une réponse semblable sur les circonstances aggravantes et cette déclaration, d'ailleurs surabondante, n'a pu acquérir pour les juges civils l'autorité de la chose jugée. — Paris, 28 avril 1898, Société de navires-hôpitaux et Lemoine, navires *Saint-Pierre* et *Anatole*, D. 1899. 1. 465.

CHAPITRE VII

§ 1. **Responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs.** — Le propriétaire d'un navire est soumis, en principe, aux prescriptions du droit commun. Il choisit un préposé, un mandataire, auquel il confie la conduite de son navire et l'administration des affaires relatives à l'expédition, et il devient responsable des faits et gestes de celui qu'il a commis à sa place, ceci par application des articles 1998, 1382, 1383 et 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce.

Il est responsable du fait du capitaine, c'est-à-dire de la faute du commandement ou d'une erreur de manœuvre ; il est responsable aussi des conséquences de l'inobservation des règlements, particulièrement de l'abordage.

D'ailleurs pour apporter plus de clarté en la matière, la loi du 14 juin 1841 a stipulé d'un manière formelle que le propriétaire du navire serait civilement responsable du fait du capitaine et tenu des engagements contractés par lui pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Tel est aujourd'hui le texte de l'article 216 du Code de commerce. Mais la responsabilité des propriétaires est très atténuée par la faculté que leur donne la loi de faire abandon du navire et du fret.

Pour tout ce qui concerne ces questions de responsabi-

lité, nous ne saurions mieux faire que de renvoyer le lecteur à notre ouvrage intitulé : *De la Responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs et des divers tempéraments qui y peuvent être apportés tant aux termes de la loi elle-même qu'à l'aide de conventions.*

§ 2. **Droit comparé.** — Toutes les législations admettent que l'armateur est civilement responsable à raison des fautes du capitaine, mais toutes ont senti la nécessité d'apporter une limitation à cette responsabilité.

En Grande-Bretagne le propriétaire du navire est responsable pour les dommages causés aux navires et aux marchandises jusqu'à concurrence d'une somme de £ 8 par tonneau de jauge de son navire, et pour les blessures et morts d'hommes jusqu'à concurrence d'une somme de £ 15 par tonneau de jauge de son navire. Cette différence s'explique historiquement. En 1846, un acte du Parlement, connu sous le nom d'acte de Lord Campbell établit la responsabilité des armateurs vis-à-vis des familles des passagers ou des matelots péris ; à la suite des réclamations des armateurs une clause spéciale fut introduite dans le *Merchant Shipping Act* de 1854, limitant la responsabilité de l'armateur pour perte de vie ou blessures à une somme qui ne pourrait être inférieure à £ 15 par tonne ; puis en 1862 la limite de la responsabilité pour les dommages matériels fut fixée à £ 8 par tonne.

Le Code de commerce *allemand* (art. 451 et suiv., admet que l'armateur n'est tenu que sur le navire et sur le fret. La faculté pour l'armateur de se libérer par l'abandon du navire et du fret est admise en *Belgique* (art. 7) ; en *Égypte* (art. 30) ; aux *États-Unis* (act. de 1851) ; en *Finlande* (art. 17) ; en Italie (art. 491) ; en *Hollande* (art. 321) ;

en *Portugal* (art. 514); le Code de commerce *espagnol* dispose, art. 837 : « La responsabilité civile qu'encourent les armateurs dans les cas prévus dans la présente section est limitée à la valeur du navire avec tous ses accessoires, y compris le fret gagné dans le voyage » et le Code maritime *scandinave*, art. 220 : « Le propriétaire est tenu, sur le navire et le fret de l'indemnité à payer aux termes du § 220, si l'abordage est causé par quelqu'un dont, aux termes de l'art. 18, il doit répondre ».

CHAPITRE VIII

OBLIGATION D'ASSISTANCE A LA SUITE D'UN ABORDAGE.

Souvent les capitaines, dans l'espoir d'échapper à toute responsabilité se hâtaient de fuir du théâtre de l'abordage sans porter secours au navire abordé et sans recueillir son équipage, la loi du 10 mars 1891 s'est efforcée de réprimer une telle pratique et elle a décidé :

Art. 4. — « Après un abordage, le capitaine, maître ou patron de chacun des navires abordés est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, d'employer tous les moyens dont il dispose pour sauver l'autre bâtiment, son équipage et ses passagers du danger créé par l'abordage. Hors le cas de force majeure, il ne doit pas s'éloigner du lieu du sinistre avant de s'être assuré qu'une plus longue assistance leur est inutile, et si ce bâtiment a sombré, avant d'avoir fait tous ses efforts pour recueillir les naufragés. Tout capitaine, maître ou patron qui enfreint les prescriptions précédentes, est puni d'une amende de 200 à 3.000 francs, d'un emprisonnement d'un mois à un an et du retrait temporaire ou définitif de la faculté de commander. L'emprisonnement peut être porté à deux ans, si une ou plusieurs personnes ont péri dans le naufrage. »

Non seulement, en négligeant de prêter assistance, le capitaine s'expose à ces peines, mais encore les personnes lésées par le défaut d'assistance ont le droit de lui demander des dommages-intérêts.

Art. 5. — « Après un abordage, le capitaine, maître ou patron de navires abordés, est tenu, s'il le peut sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, de faire connaître au capitaine de l'autre bâtiment les noms de son propre navire et des ports d'attache, de départ et de destination de celui-ci, sous peine d'une amende de 50 à 500 francs et d'un emprisonnement de six jours à trois mois. »

Voyez notre ouvrage : *De la responsabilité des propriétaires de navires*, etc., Paris, Arthur Rousseau, éditeur, dans lequel cette question a été spécialement étudiée.

Droit comparé. — En Grande-Bretagne, le *Merchant Shipping act* de 1894 (57 et 58, Vict. ch. 60), reproduisant une loi de 1873, impose aux capitaines en cas d'abordage, les mêmes obligations que notre loi de 1891. En outre, on admet qu'il y a une présomption légale de faute à l'encontre du capitaine qui, après un abordage, s'éloigne du lieu du sinistre sans porter secours à l'abordé (*Merchant Shipping act* (57 et 58, Vict. 60, art. 422). La même présomption est admise dans les États-Unis d'Amérique (Loi du 4 sept. 1890). Le même système est également consacré par le Code de commerce *argentin* (art. 1273).

Le Code maritime scandinave impose l'obligation d'assistance, mais sans établir de présomption de faute à l'encontre du capitaine qui s'y soustrait, art. 223 : — « En cas d'abordage, il incombe à chacun des capitaines, autant que faire se peut, sans danger pour son propre navire, son équipage et les passagers, de prêter à l'autre navire, à son

équipage et à ses passagers toute l'assistance possible et nécessaire pour le sauver du danger causé par l'abordage, ainsi que faire connaître à l'autre capitaine le nom et le port d'attache de son propre navire et le lieu ou le port d'où il vient et auquel il est destiné. »

Aux États-Unis d'Amérique, une loi du 4 septembre 1890, décide qu'en cas d'abordage chacun des capitaines est tenu d'arrêter, de porter secours à l'autre s'il en a besoin et de lui faire connaître le nom de son navire, son port d'attache, son lieu de départ et sa destination. Le capitaine qui, sans juste cause, manque à l'une de ces obligations est, jusqu'à preuve contraire, réputé responsable de l'abordage; il peut aussi être condamné à une amende de 1.000 dollars ou à un emprisonnement de deux ans au plus.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : ne viole pas l'article 4 de la loi du 10 mars 1891, le capitaine qui, en présence des avaries graves éprouvées par son navire croit devoir assurer le salut des passagers et de l'équipage en faisant route en avant au lieu de stopper et de rester sur les lieux du sinistre; ce texte lui donne en effet le droit d'agir ainsi en cas de force majeure. Et cette manœuvre alors même qu'elle n'a pas réussi, ne peut être imputée à faute au capitaine, alors qu'elle apparaissait comme la dernière chance de salut. — Cour de Paris, 18 janvier 1900, Vve Rézal c. Cie générale Transatlantique, navire *La Bourgogne*, R. D. M., XV, p. 598.

CHAPITRE IX

DES PILOTES.

---

§ 1. **Responsabilité du capitaine ayant un pilote à son bord.** — L'entrée des ports, rades et rivières est souvent difficile, tant à cause des écueils, et des bas-fonds qu'à cause du mouvement des marées. L'entrée en Seine et en Gironde, particulièrement, offrent de réelles et graves difficultés. Aussi a-t-on eu recours pour la conduite des navires dans les passes difficiles à des hommes spéciaux qu'on appelle, pilotes. Les pilotes sont des navigateurs spécialement chargés de diriger les navires à l'entrée et à la sortie des ports. Ces hommes spéciaux institués par l'Administration de la marine peuvent seuls faire le service du pilotage. Ils jouissent d'un monopole absolu.

Cependant il ne faut pas s'imaginer que les capitaines soient obligés matériellement à avoir un pilote à bord. S'il plaît à un capitaine de tenter l'entrée d'un port à l'aide de ses propres ressources et de ses propres connaissances des lieux, il est libre de le faire ; il augmente naturellement de beaucoup sa responsabilité en cas d'accident. Toutefois qu'il prenne un pilote ou qu'il ne le prenne pas les droits de pilotage sont toujours dus. Aussi les capitaines prennent-

ils toujours un pilote à bord puisqu'ils n'auraient aucun intérêt à ne pas le faire et qu'ils s'exposeraient même dans ce cas, gratuitement, à de lourdes responsabilités.

Aux termes de l'article 1er de la loi du 29 janvier 1881 : La franchise du pilotage est accordée à tous les navires à voile ne jaugeant pas plus de 80 tonneaux et aux navires à vapeur dont le tonnage ne dépasse pas 100 tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port à port, et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières.

Le capitaine malgré la présence du pilote reste maître à son bord. C'est toujours lui qui commande, il n'est nullement dispensé par la présence du pilote, des prescriptions de l'article 227 du Code de commerce : « Le capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières. »

Le pilote n'est que le conseil du capitaine, qui est libre de ne pas suivre ses avis. Aussi, et malgré la présence du pilote à son bord, le commandant du navire conserve-t-il toute sa responsabilité (art. 228 du Code de commerce).

Cependant, on a prétendu que le capitaine quoique restant maître à son bord « ne peut donner d'ordres contraires « à ceux du pilote, qu'il est là pour faire exécuter avec « promptitude et intelligence les commandements de « celui-ci, pour assurer l'obéissance de l'équipage, veiller « lui-même sur les obstacles qu'on peut rencontrer, pré- « venir le pilote et insister pour empêcher toute négligence « de sa part ». Le pilote est imposé au capitaine, mais ce dernier reste absolument le maître, il est libre d'agir à sa guise sans tenir compte des prescriptions du pilote. Le pilote dit au capitaine : « Voici la route, ici telle profondeur, là tel courant, etc... » et c'est au capitaine qui connaît le

tirant d'eau de son navire, la force de sa machine..., etc., à donner les ordres.

M. de Courcy (*Rev. intern. de dr. mar.*, t. III, p. 110 et s.), a écrit sur cette matière, et je ne puis résister au plaisir de donner ici quelques passages de sa dissertation. « La valeur théorique de la thèse du dessaisissement du « commandement dévolu au pilote, est, dit l'éminent écri- « vain, très contestable. Dans le système de nos lois fran- « çaises, je préfère la thèse française que le pilote est « un éclaireur et un guide, qui ne dessaisit pas le capi- « taine du commandement. Si le capitaine ne commande « plus, lui, qui, d'après l'article 227 du Code de commerce « est tenu d'être à son bord à l'entrée et à la sortie des « ports, que fera-t-il donc? Il obéira ou il s'abstiendra. « Est-ce qu'il lui sera permis de descendre dans sa chambre, « de lire un journal apporté par le pilote ou de humer une « tasse de café en se désintéressant de la manœuvre? Non, « il restera sur le pont. Il obéira donc à un subalterne de « hasard, lui maître après Dieu du navire suivant la belle « expression de nos pères, lui, officier supérieur, peut-être « capitaine de vaisseau, car il n'y aurait aucun motif de ne « pas étendre la thèse aux commandants des vaisseaux de « l'État. Et s'il s'aperçoit que le pilote est ivre, est-ce qu'il « devra lui obéir encore? Et s'il voit que les signaux « interdisent l'entrée du port, est-ce qu'il obéira au « pilote qui braverait la défense? Et si une mutinerie « éclate à bord, sera-ce le pilote qui la réprimera? Et « si le navire échoue sous la conduite du pilote, sera-ce le « pilote malhabile qui continuera à commander les ma- « nœuvres de salut en continuant à donner des ordres au « capitaine?

« J'ajoute que si le pilote sait mieux que le capitaine

« l'emplacement des écueils cachés et des bas-fonds et les « sinuosités du chenal, le capitaine sait mieux que le pilote, « le tirant d'eau, la vitesse, la puissance d'impulsion et « d'évolution de son navire. Tous deux doivent se concer- « ter, échanger leurs lumières spéciales. Le commandement « reste au maître.

« Ce peut être délicat et difficile. Il y a bien d'autres « choses délicates dans la navigation. Le chef mécanicien « connaît mieux sa machine que le capitaine. Il est pour- « tant subordonné au capitaine et lui doit obéissance. « L'article 410 du Code de commerce porte que si le capi- « taine se croit obligé de faire certains sacrifices pour le « salut du navire, il prend l'avis des principaux de l'équi- « page. Il prend leurs avis, non leurs ordres, et il reste le « maître d'ordonner. Ainsi, le général en chef rassemble un « conseil de guerre. Il prend l'avis de ses chefs de corps et « prend constamment aussi l'avis de son chef d'état-major. « Finalement il ordonne et commande. Dans une marche « à travers des pays montagneux et mal connus, il prend « des guides qui sont des pilotes. Dira-t-on qu'il soit des- « saisi par eux du commandement? Quand le général « Bonaparte franchissait le Saint-Bernard, il avait un « guide. Je demande si c'était le guide ou le général qui « commandait l'armée! »

« L'amiral Courbet avait des pilotes à bord de ses glo- « rieux vaisseaux. Pense-t-on qu'il leur obéissait? Nos ca- « pitaines qui remontent les fleuves de la côte d'Afrique « sont très heureux de rencontrer des pilotes noirs, illettrés, « ignorants de leur langue, dont ils s'empressent d'accepter « les services. Ils les consultent par signes, par quelques « mots d'un langage bariolé, sur la profondeur des eaux, « sur les bancs de sable, sur la direction du chenal. Est-ce

« qu'ils abdiquent le commandement entre les mains de « ces indigènes de hasard, souvent utiles, mais si souvent « suspects ? Est-ce que le bon sens leur permet de s'incliner « sous l'autorité de ces indigènes fussent-ils brevetés par le « potentat de leur peuplade ?

« Non, la thèse du dessaisissement du commandement « est insoutenable. Elle est contraire à l'ordre public et à « la dignité du commandement. Les pilotes, que leur as- « sistance soit ou non obligatoire, sont des éclaireurs. Le « capitaine les consulte et ne leur obéit pas. Il continue « d'exercer le commandement. La thèse française qui le « maintient est la seule sensée. J'ai trop librement critiqué « bien des traits de notre vieux Code et bien des décisions « de notre jurisprudence pour n'être pas heureux de rendre « ici hommage à une thèse juridique française. Sans doute, « toutes les circonstances seront prises en considération « pour l'appréciation d'une faute personnelle reprochée au « capitaine. Il pourra être très justement absous d'avoir été « trompé par ses éclaireurs, non moins justement s'il s'est « prudemment entouré d'éclaireurs sans y être obligé que « si ces éclaireurs lui ont été imposés. La thèse qui lui « enlève le commandement pour lui enlever toute respon- « sabilité est sophistique en elle-même, et dans ses rapports « avec le système français de la responsabilité du *navire*, « elle est anti-juridique. »

Ainsi donc, la présence à bord, du pilote, ne décharge en aucune façon, la responsabilité de l'armement. Le pilote, nous l'avons vu, quand il monte à bord, ne prend point pour cela le commandement du navire, il en prend la direction, il est vrai, mais il n'est que le préposé du capitaine qui ne peut se condamner à un rôle passif. Cependant la responsabilité du capitaine n'est pas exclu-

sive de celle du pilote, ainsi quand un pilote ayant la direction d'un navire cause un dommage aux ouvrages d'un port, par une faute personnelle, il est exposé à une poursuite disciplinaire, il peut être dressé contre lui une contravention de grande voirie et il peut enfin, être condamné par le conseil de préfecture à la réparation du préjudice.

Jurisprudence. — Il a été jugé que la responsabilité des fautes d'un pilote retombe sur le navire qu'il conduit vis-à-vis des tiers auxquels la fausse direction du navire a causé préjudice. — Trib. de comm. du Havre, 3 mars 1855, Bensaude et assureurs c. Cie des Chargeurs réunis, navires *Nith* c. *la Ville de Pernambuco*, Recueil du Havre, 1885. 1. 87.

Que la présence d'un pilote à bord d'un navire déclaré en faute ne donne pas au capitaine le droit de décliner vis-à-vis de l'autre navire, la responsabilité de l'abordage. — Trib. de comm. de Marseille, 21 juillet 1858, capitaine Baudesseau c. capitaine Puglièse, abordage de *la Constance* et du *Battistino*, Recueil du Havre, 1859. 2. 200.

Que le capitaine conserve tous ses droits de commandement, bien qu'il ait un pilote à bord; qu'il est, en conséquence, responsable d'un abordage occasionné par une manœuvre exécutée par son navire, quand même ce serait le pilote qui l'aurait commandée. — Trib. de comm. de Nantes, 16 mars 1892 Ordronneau c. Kirwan et Ravilly, abordage de *la Minerva* et du *Stéphanié-Fernande*, Recueil de Nantes, 1892. 1. 260.

Que les attributions du pilote se bornent à diriger la marche du bâtiment et à ordonner, pour ce, les manœuvres qui peuvent être nécessaires; que sa présence à bord ne fait point cesser l'autorité du capitaine dans tout ce qui concerne pour le surplus, la surveillance générale, la sûreté et le gouvernement du navire; qu'elle laisse à cet égard subsister tous ses devoirs et sa responsabilité; qu'il lui appartient notamment de s'opposer à ce que son bâtiment navigue dans des passes difficiles et fréquentées, à travers des brumes épaisses qui cachent les points de relèvement et dans lesquelles

le pilote le plus pratique perd évidemment tout l'avantage de ses connaissances locales. — Cour d'appel de Bordeaux, 8 mars 1869, Jenkens c. Hermansen et autres, navires *l'Olinda* et *la Cécile*, Recueil de Marseille, 1869. 2. 146.

Que malgré la présence d'un pilote à bord, le capitaine n'en reste pas moins chargé de toutes les mesures de précaution et de surveillance que nécessite la sûreté du navire; que par suite il est responsable des conséquences d'un abordage imputable à sa négligence et non à des faits de force majeure; que vainement il opposerait que le ministère des pilotes est forcé. — Trib. de comm. de Rouen, 26 février 1874, Toublane c. Morris, navires *Lizthning* et *l'Ernest-Marie*, D. 1875. 3. 97.

Que le capitaine qui a pris un pilote à bord conserve évidemment la supériorité hiérarchique, l'autorité disciplinaire, de même qu'il ne cesse jamais de représenter l'armateur, mais en ce qui concerne la direction nautique il abdique le commandement effectif, qu'il n'est pas, par le seul fait de la présence du pilote, affranchi de toute responsabilité, qu'il doit, généralement parlant, sa vigilance, mais que pour ce qui concerne l'essence même du pilotage, il est dépossédé du commandement, et n'est plus que l'intermédiaire, la voix en quelque sorte du pilote ; qu'il reste en tant que maître de la nau, tenu de la surveillance du pilote, libre de reprendre le commandement en cas de nécessité, sous sa responsabilité personnelle, mais seulement s'il y a faute ou incapacité manifeste du pilote, qu'en dehors de là et sauf les cas de témérité ou d'erreurs évidentes, il peut et doit, en ce qui est de la compétence spéciale du pilote, s'en rapporter à l'expérience de celui-ci. — Cour d'appel de Caen, 16 juillet 1879, Min. Public c. Lefèvre et Passavant, navire *Hattie-Gouday*, D. 1881. 2. 169.

Que les capitaines et par suite les armateurs sont responsables d'un abordage qui s'est produit entre deux navires par la faute des pilotes. — Trib. co. Havre, 29 septembre 1897 et Rouen, 15 juillet 1898, capitaine Beynon c. capitaine Ledoré, Société navale de l'Ouest et réclamateurs, navire *Saint-Marc* et *Fontains-Abbey*, R. D. M., XIII, 327 et XIV, 334.

Que l'armateur est civilement responsable des faits de tous ceux qui sont préposés à la conduite du navire, que les pilotes lama-

neurs étant des agents légalement préposés à la conduite du navire, l'armateur est civilement responsable de leur fait, qu'il importe peu à cet égard que leur assistance soit imposée. — Cour de cass., 23 juin 1896, Saint-Martin c. Administration de la Marine et autres, navire *Colbert*, R. D. M., XII, 8.

Qu'aucune loi n'ayant déterminé, au point de vue de la responsabilité, les rapports juridiques de l'armateur et du capitaine avec le pilote, il en résulte que ces rapports sont régis par les principes du droit commun. Le capitaine est chargé de la direction et de la conservation du navire, comme aussi de prévenir les accidents que celui-ci, dans sa marche, pourrait causer aux personnes et aux propriétés; la présence du pilote a pour but de faciliter cette mission, mais le capitaine ne pourrait, sans manquer aux devoirs qui lui sont imposés, s'abandonner, en ce qui concerne la conduite du navire, à la direction exclusive du pilote. Si le pilote, à l'égard des navires naviguant sur l'Escaut, est investi, par le règlement du 20 mai 1843, de certains droits particuliers et s'il est interdit au capitaine de l'entraver dans l'exercice de ses fonctions, il ne s'ensuit nullement qu'au regard même de ce règlement, le capitaine soit déchargé de toute surveillance sur la direction du navire et qu'il ne doive point contrôler le service du pilote, en suppléant, le cas échéant, à son maintien. — Cour de cassation de Belgique, 19 mars 1896, l'État belge c. Kish Thomas, navire *Queensland*, R. D. M., XI, 776.

Que bien que le navire soit sous la conduite obligatoire d'un pilote, le capitaine, d'après la loi hollandaise, n'en demeure pas moins chargé de la direction de son navire et responsable des conséquences d'un abordage. — Haute Cour de justice (division de l'amirauté) 25 avril 1899, R. D. M., XIV, 831.

Que l'obligation pour les capitaines ou armateurs de prendre un pilote dans des endroits déterminés et de le choisir parmi les pilotes pourvus d'une commission donnée par les inspecteurs du Gouvernement ne décharge pas les capitaines et armateurs de la responsabilité qu'ils ont encourue lorsqu'un dommage a été causé à un passager ou à ses bagages, lors même que le dommage résulte de la faute du pilote : qu'en pareil cas une action peut-être intentée non seulement contre les capitaine et armateurs mais

encore contre le pilote. — Cour suprême des États-Unis, octobre 1876, Sherlock et consort c. Alling, rapporté par Clunet, 1877, p. 264.

Que l'emploi d'un pilote dans le canal de Suez, quoique obligatoire, n'exempte pas les propriétaires d'un navire de la responsabilité du dommage causé à un autre navire par la négligence du pilote ; que d'après les règlements du canal de Suez, un pilote doit fournir au capitaine tous les renseignements nécessaires dans les matières exigeant la connaissance locale et pratique du canal ; mais que le capitaine reste responsable de la navigation du navire ; que les dispositions relatives à la navigation du canal de Suez, qui établissent de telles relations entre le capitaine et le pilote, et qui sont contraires à celles de la navigation anglaise ne sont pas entachées d'excès de pouvoir et ont force obligatoire. — Angleterre, Cour d'appel de l'amirauté, 4 juillet 1882, Theguy Mannering, rapporté par Clunet, 1883, p. 176.

Sur le cas où il y a faute du pilote, il a été jugé : qu'en cas d'abordage, le capitaine et l'armateur du navire abordeur ne peuvent invoquer l'autorité de la chose jugée contre une demande en dommages-intérêts de la part du propriétaire du navire abordé, et se basant sur une décision ministérielle qui, appréciant la conduite d'un pilote du navire abordeur a approuvé la manœuvre exécutée par lui et l'a déclaré exempt de tout reproche ; que cette décision a seulement pour effet d'empêcher tout recours et toute demande en responsabilité contre le pilote. — Trib. de comm. de Nantes, 22 décembre 1894, Cie des Charbons et Briquettes de Blanzy et de l'Ouest c. Chevillotte frères, navires *Guadalquivir* et *Suzon*, Rec. de Nantes, 1895. 1. 257.

Que les principes en ce qui concerne les questions de pilotage sont évidemment les suivants : 1° Dès que le ministère du pilote n'est pas imposé, la responsabilité du capitaine (et de l'armateur) reste intacte vis-à-vis des tiers ; il est responsable, non moins quand il prépose le pilote expert à la conduite du navire et lui abandonne son commandement que lorsqu'il ne se sert du pilote que comme d'un conseiller expert ; 2° Si un pilote est imposé et qu'en même temps on oblige le capitaine à lui céder la conduite et le commandement du navire, la responsabilité du capi-

taine (et de l'armateur) est nécessairement suspendue, et celui qui a imposé le pilote (sauf son recours contre lui) est seul responsable envers le tiers ; et ce par cette seule raison qu'il s'est substitué à la personne légalement responsable; 3° Si un pilote est imposé, mais uniquement comme conseiller expert, le capitaine qui a conservé la conduite et le commandement de son navire, n'a rien perdu de sa responsabilité envers les tiers ; seulement le pilote-conseiller et celui qui l'a imposé sont responsables envers le capitaine de toutes les fausses indications sur la route à suivre et de tous les mauvais renseignements touchant l'état des lieux donnés par le pilote; que dans le canal de Suez tout navire d'un jaugeage supérieur à cent tonneaux devra prendre, pour traverser le canal, un pilote de la compagnie, chargé de fournir toutes les indications sur la route à suivre ; mais que le capitaine reste responsable de tout échouage ou accident quelconque résultant de la conduite et des manœuvres de son bâtiment; que les pilotes mettent à la disposition des capitaines leur expérience et leur pratique du canal; mais comme ils ne peuvent connaître les défauts ou difficultés de manœuvres, d'arrêt, de mise en marche, etc. propres à chaque navire, suivant sa machine et sa conformation, la responsabilité de la marche du navire incombe entièrement au capitaine. — Trib. d'Ismaïla, 5 mars 1877, George Philippe c. Cie du canal de Suez, abordage du navire *le Canton*, rapporté par Clunet, 1878, p. 168.

Que les pilotes, imposés ou non, deviennent au moment où ils montent à bord, des agents du navire, chargés d'indiquer la route à suivre et le temps d'arrêt à observer, et non pas les maîtres et les commandants des manœuvres à exécuter pour suivre cette route et obtenir ces arrêts, que le capitaine conserve son autorité absolue. — Cour d'Alexandrie, 22 août 1891, Cie de navigation c. Cie du canal de Suez, navire *Kildav* et *l'Hindoustan*, D. 1893. 2. 567.

§ 2. **Droit comparé.** — L'Allemagne et l'Angleterre admettent que la responsabilité de l'armateur cesse lorsqu'il se trouvait à bord un pilote obligatoire ; l'article 740 du Code de commerce allemand dispose : « Quand un navire s'est

trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote lamaneur et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, l'armateur n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote ». Le *Merchant shipping act* de 1854, art. 388 dit de même : « Aucun propriétaire ou capitaine de navire n'est responsable des dommages occasionnés par la faute d'un pilote titulaire, dans les limites de la circonscription où l'emploi de ce pilote est obligatoire ».

Jugé en ce sens que lorsque le navire abordeur est commandé par un pilote obligatoire, le capitaine et l'armateur ne sont pas responsables de la faute commise par ce pilote. — Haute Cour de Justice, 23 mars 1886 et 7 août 1886, R. D. M., II, 62 et 335.

Dans les autres pays on admet, au contraire, que le pilote n'étant qu'un conseiller, sa présence laisse peser la responsabilité sur le capitaine et par suite sur l'armateur. Mais, suivant les principes généraux, lorsque l'abordage est dû à la faute du pilote, le capitaine ou l'armateur ont contre lui une action récursoire pour se faire rembourser des indemnités qu'ils ont été condamnés à payer. C'est notamment ce que décident : la loi *belge* du 21 août 1879, art. 228, *in fine :* « ... La présence des pilotes ne fait pas obstacle à la responsabilité établie par le paragraphe précédent » ; le Code de commerce *espagnol*, art. 834 : « Si les navires qui s'abordent ont à bord des pilotes lamaneurs, exerçant leurs fonctions au moment de l'abordage, la présence des pilotes ne déchargera pas les capitaines de la responsabilité qu'ils encourent ; mais ceux-ci auront un recours contre les pilotes, sans préjudice de la responsabilité pénale que ces derniers pourraient encourir » ; le Code de commerce *portugais*, art. 672 : « Dans tous les cas où

la responsabilité retombe sur le capitaine, si, au moment de l'abordage, et en conformité des règlements, le navire était sous la direction du pilote du port ou d'un lamaneur de la côte, le capitaine a droit à être indemnisé par le pilote ou la corporation respective, s'il en existe une ». La même solution est également admise aux États-Unis.

Jugé que lorsque l'abordage a été causé par la faute d'un pilote même obligatoire, le capitaine est néanmoins responsable. — Rotterdam, 1er décembre 1883, R. D. M., I, 257.

§ 3. **Responsabilité personnelle des pilotes.** — Ce principe de responsabilité du capitaine malgré la présence du pilote peut paraître bien sévère ; car en fait, quand le pilote est imposé il prend seul la conduite et le commandement du navire, et le capitaine est mis en quelque sorte en tutelle.

En réalité, l'Administration dont dépend le pilote lui-même pourrait être déclarée responsable des mauvais renseignements donnés sur l'état des lieux, des erreurs provenant de l'insuffisance de ses connaissances personnelles, à raison desquelles précisément son concours était imposé. Il peut arriver encore que le capitaine et le pilote soient tous deux responsables envers l'armateur, proportionnellement à leurs fautes respectives.

Dans tous les cas ce serait à tort que le pilote que l'on voudrait rendre responsable serait assigné devant le tribunal de commerce ; en effet, les pilotes ne sont en réalité que des agents de l'Administration ; ils dépendent de l'autorité maritime, ils sont nommés par le ministre de la Marine dans les conditions prévues par le décret du 12 décembre 1806.

Leur service en outre est obligatoire, leurs salaires sont réglés et déterminés à l'avance ; il n'y a rien là qui permette de les assimiler à des commerçants, bien au contraire ! Aussi admet-on généralement qu'un pilote lamaneur ne peut être traduit devant un tribunal de l'ordre judiciaire relativement à une demande en dommages-intérêts ayant trait à des faits relevant de ses fonctions ; ou du moins il ne peut être prononcé de jugement contre lui sur ces faits tant que l'autorité administrative n'aura pas rendu sa décision sur la question préjudicielle de savoir si le pilote a contrevenu ou non aux règlements relatifs au pilotage.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que les tribunaux civils ne peuvent statuer sur une action en responsabilité dirigée contre un pilote qu'après que la question préjudicielle de savoir si le pilote a commis une faute professionnelle a été tranchée par l'autorité maritime; qu'en conséquence, lorsque l'autorité maritime compétente a déclaré que le pilote n'a commis aucune faute, ce dernier ne saurait, à aucun titre, encourir une responsabilité quelconque. — Trib. de comm. de Nantes, 23 août 1890, Bergnean c. Cassel et Cheminois, navire *Hébé*, Rec. du Havre, 1890. 1. 193.

Que lorsque le pilote a été l'objet d'une punition disciplinaire de la part de l'Administration, les tribunaux ont alors le pouvoir de statuer sur l'action en responsabilité intentée au pilote et de déterminer l'étendue de cette responsabilité, que les tribunaux de commerce ne sont compétents que lorsqu'il s'agit d'actions relatives au droit de pilotage, indemnités et salaires des pilotes; mais qu'ils sont incompétents pour statuer sur les actions en responsabilité des fautes imputées aux pilotes dans la conduite des navires, que c'est alors à la juridiction ordinaire qu'il appartient de statuer à cet égard lorsque l'Administration a statué elle-même sur la question préjudicielle de faute et d'infraction aux instructions et aux règlements de pilotage. — Rouen, 26 mai 1894. Aubrée c. Reid et administration de la marine, navire *Danntless*, Rec. du Havre, 1884. 2. 202.

Que le pilote susceptible d'être appelé en garantie s'il est

reconnu coupable d'une fausse manœuvre exécutée malgré la défense énergique du capitaine, échappe au contraire à toute responsabilité si ce dernier ne s'est pas opposé à l'exécution des ordres qu'il donnait, et a, par son silence, acquiescé, aux résultats de la manœuvre prescrite; qu'il en est ainsi surtout quand l'enquête administrative faite selon les règles, déclare le pilote irresponsable comme ayant agi comme il convenait; que la responsabilité du capitaine qui ne ne cesse que par la preuve d'obstacles de force majeure, subsiste même dans ce cas si le sinistre a été précédé de quelque faute qui puisse lui être attribuée. — Cour de Rennes, 12 février 1890, Adam c. Vve Carfantan et Cie, D. 1892. 2. 225.

Que la règle d'après laquelle les tribunaux ordinaires ne peuvent statuer sur l'action en responsabilité formée contre un pilote à raison d'une faute par lui commise dans son service qu'autant que l'autorité administrative a résolu la question de savoir s'il s'est conformé aux règlements n'est pas applicable au pilote employé salarié d'une Compagnie maritime et qui n'est attaché à aucun port en qualité de pilote lamaneur; qu'en conséquence, au cas où un abordage a été causé par la faute de ce pilote, les tribunaux sont compétents pour connaître de l'action en dommages-intérêts dirigée contre la Compagnie maritime comme civilement responsable du fait de son employé. — Cassation, 30 juin 1879, Cie Transatlantique c. Cie des Messageries maritimes et Jacques, abordage de *la Louisiane* par *la Gironde*, D. 1881. 1. 172.

Que l'administration du pilotage et les pilotes ne relèvent pas des tribunaux de commerce; et que ces derniers sont incompétents pour connaître d'une action intentée contre l'administration du pilotage ou un pilote, à raison de la responsabilité d'un abordage causé par un navire à bord duquel le pilote était monté. — Douai, 25 mars 1889, Fellan c. Devriès et Claeyssen, navire *Fournel*, Rec. du Havre, 1890. 2. 60.

Que l'action en responsabilité dirigée contre un pilote, à raison des dommages causés par son bateau est de la compétence de l'autorité administrative et non de l'autorité judiciaire. — Trib. co. Marseille, 25 juin 1895, Planès c. le pilote major, navire *la Belle Poule*, Rec. de Marseille, 1895. 1. 259.

Les questions concernant le pilotage et les pilotes sont réglées par des décrets (14 mars 1884 sur le pilotage à Quillebeuf et à Villequier, à La Meilleraye et à Rouen. — Décret du 2 juillet 1884 sur le pilotage au Tréport, etc.). Ces décrets contiennent les prescriptions pour l'organisation du pilotage, fixent le salaire des pilotes, etc.

Mais il n'y est pas traité de la responsabilité des pilotes. On trouve bien dans les anciens textes (décret du 22 août 1790 et décret du 12 décembre 1806), que tout pilote qui, chargé de conduire un bâtiment de l'État et de commerce et ayant déclaré en répondre l'aura échoué ou perdu par négligence ou par ignorance ou volontairement, sera condamné à mort si c'est volontairement, ou à trois ans de galères, si c'est par négligence ou par ignorance.

Dans les cas donc où le navire a été perdu par négligence ou ignorance, il n'y a plus de pénalité.

La peine des galères n'existe plus dans notre législation et ne peut être remplacée par une autre.

Enfin, ces observations s'appliquent aux cas d'échouement et non au cas d'abordage.

Aux termes de l'article 34 du décret du 12 décembre 1806 : « Tout bâtiment qui entre dans un port ou qui en « sort devant avoir un pilote, si un capitaine refusait d'en « prendre un, il serait tenu de le payer comme s'il s'en « était servi... Sont exceptés de l'obligation de prendre un « pilote les maîtres au grand et petit cabotage, comman- « dant des bâtiments Français au-dessous de 80 tonneaux, « lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en « port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières ».

Même un navire neuf, n'ayant pas encore reçu la machine qui doit lui donner le mouvement, si un remorqueur le conduit de son chantier de construction à un port qui

doit être son port d'attache, devra payer les droits de pilotage, s'il n'est pas dépourvu de toute possibilité d'exercer par lui-même aucun mouvement de navigation.

Jurisprudence. — Il a été jugé que le navire neuf, non complètement gréé et n'ayant pas encore de propulseur, n'en est pas moins soumis pour l'entrée dans un port aux droits de pilotage exigés des bâtiments de même tonnage complètement équipés, s'il n'est pas dépourvu de toute possibilité d'exercer par lui-même aucun mouvement de navigation; que dans l'espèce le navire pouvait mouiller ou se hâler, avancer ou reculer, éviter un danger à l'aide de son embarcation et de son ancre à jet, conditions constituant une force motrice propre à ce bâtiment (Tribunal de commerce de Saint-Malo, 12 juin 1872, Hubert c. Spérandio. Dalloz, 1873. 3. 55).

Que la disposition de la loi du 22 août 1790 relative au pilote qui par négligence ou ignorance, sans intention coupable, perd un bâtiment de commerce non convoyé n'a été abrogée par aucune loi ultérieure. Mais qu'elle est inapplicable faute de sanction pénale, la peine des galères qu'elle édicte ayant cessé d'exister, et les tribunaux n'ayant pas le pouvoir d'y substituer arbitrairement une peine équivalente. — Cour de cassation, 30 avril 1874, pilote Labat de la goélette *Charles-Louis*, Bulletin des arrêts de la Cour de cassation, 1874, p. 218.

§ 4. — **Abordage d'un bateau-pilote.** — Les bateaux-pilotes qui prennent la mer ont pour mission d'aller au devant des navires et de leur offrir leurs services, aussi, et surtout par nuit obscure, ou par la brume, ou encore quand la mer est grosse, y a-t-il lieu de redouter des abordages. Souvent des avaries se produisent au moment où le bateau-pilote aborde le navire auquel il doit fournir son pilote.

Les abordages de cette nature ont donné lieu à quelques décisions de justice. Nous relatons ci-dessous celles qui nous ont semblé les plus intéressantes.

Jurisprudence. — Il a été jugé que les dispositions des articles 46 et 47 du décret réglementaire du 12 décembre 1806 sur le pilotage sont spéciales et exceptionnelles; qu'elles doivent être considérées comme dérogeant dans une certaine limite aux règles posées en cas d'abordage par l'article 407 du Code de commerce. Qu'en effet, les navires sont tenus, en général, de s'éviter pour ne pas s'aborder; que les bateaux-pilotes, au contraire doivent aller au devant des navires pour les aborder ou accoster; que le sens du mot aborder est donc tout différent dans les deux articles, et que, dès lors, les responsabilités doivent s'apprécier d'une façon toute dissemblable; que l'article 45 du décret précité est ainsi conçu : « Lors d'un gros temps, si la chaloupe d'un pilote « en abordant un navire reçoit des avaries, elle sera réparée à « frais communs entre le navire et la cargaison, il en sera de « même si elle se perd » ; qu'il faut entendre par le mot chaloupe de pilote, non seulement le canot mais le bateau-pilote lui-même, que, de même, le gros temps ne doit pas être interprété dans un sens absolu et rigoureux, qu'il n'est besoin ni d'ouragan ni de tempête; que, dans un sens relatif, une forte brise de l'Est avec rafales peut être qualifiée de gros temps, quand elle en produit les effets sur le bateau-pilote; que les déclarations d'un pilote confirmées par les lamaneurs de sa barque, font foi, quant aux incidents de l'abordage du navire, alors surtout que les faits et circonstances et d'autres témoignages les rendent vraisemblables; que l'article 47 du décret du 12 décembre 1806, qui prescrit au pilote de retirer une attestation du capitaine du navire piloté, au cas d'avaries à la chaloupe du bateau-pilote, est généralement interprété dans ce sens : qu'on peut suppléer à ce certificat par des équivalents, notamment par le rapport de mer du capitaine et les enquêtes dans les équipages; que pour priver le bateau-pilote du bénéfice de cet article, il faudrait établir et prouver une faute lourde à lui imputable. — Trib. com. Havre, 29 février 1892, Lebourgeois et Manchon c. capitaine Legagne et Auger, navire *Caroline*, R. D. M., VII, p. 688.

Que bien qu'un bateau-pilote qui a été coulé dans un abordage fût, en ce moment même, en contravention avec les prescriptions réglementaires en ce que d'une part le patron du bateau avait son

feu dans les haubans, au lieu de l'avoir en tête du mât et d'autre part en ce qu'il n'aurait pas montré le second feu de quart d'heure en quart d'heure, les propriétaires et armateurs des navires abordeurs n'en sont pas moins responsables de la perte du bateau-pilote, si par l'effet du gréement de ce genre de navire, le fanal n'avait pu être mis que dans les haubans, mais en vue cependant de tout l'horizon et si d'ailleurs, on ne peut attribuer le sinistre à l'omission de la précaution consistant à présenter un second feu de quart d'heure en quart d'heure. — Bordeaux, 6 janvier 1869, Dumont et autres contre Loyes et autres, navires *Albert* et *Ourdine*, Recueil de Bordeaux, 1869. 1. 60.

Que l'abordage pendant la nuit d'un bateau-pilote par un navire à vapeur doit être imputé à la faute et incombe à la charge du navire à vapeur, encore bien que ce bateau-pilote eût manœuvré pour se rapprocher de lui, pour lui offrir un pilote, si le navire à vapeur avait négligé de répondre aux signaux du bateau-pilote, s'il n'y avait pas de surveillance suffisante à bord, et si, enfin, le bateau à vapeur a fait un changement de direction qui a amené l'abordage ; qu'en pareil cas l'indemnité à allouer au bateau-pilote doit comprendre outre la valeur du bateau perdu une indemnité de chômage pour privation de bénéfices ou de part dans les pilotages à effectuer jusqu'à l'armement d'un autre bateau. — Trib. comm. Havre, 2 janvier 1883, pilote Picard c. capitaine Hinton, navires *Merthyr* et *Honfleur* et bateau-pilote *l'Aigle Noir*, Recueil du Havre, 1883. 1. 26.

CHAPITRE X

DU REMORQUAGE.

---

§ 1. **Généralités.** — Les navires auxquels manque la force de locomotion nécessaire pour se mouvoir et se transporter d'un lieu dans un autre, font avec les capitaines d'autres navires, et particulièrement des navires à vapeur, une convention aux termes de laquelle le remorqueur donnera au remorqué, moyennant une rétribution, la force de locomotion qui lui fait défaut. Cette convention n'étant réglementée par aucun texte, il y a lieu de rechercher de quel contrat elle se rapproche le plus par sa nature et par les obligations qui en résultent au regard des deux parties. De cette manière on arrivera à la connaissance des textes applicables en la matière. Le contrat de remorquage est la source pour le capitaine du navire remorqueur de certaines obligations, dont la principale est de prendre à sa charge la conduite du navire remorqué. Du moment qu'il a cette charge et cette responsabilité, il lui incombe naturellement de choisir les conditions les plus favorables à la navigation, de voir si l'état du temps lui permet la traversée difficile des passes, et d'éviter les obstacles et les dangers de la route. D'où il suit qu'on ne saurait imputer à faute au capitaine du navire remorqué de s'être remis avec une entière confiance à l'expérience et à la sagesse du ca-

pitaine du remorqueur qui devient alors pour lui, le véritable pilote, qui assume toute responsabilité, car le remorqué ne pourrait le croire assez imprudent pour l'entraîner à tenter un passage dans des conditions dangereuses. De telles obligations engagent la responsabilité du capitaine du remorqueur et cette responsabilité doit être considérée comme étant la même que celle établie contre les voituriers à raison des pertes et avaries éprouvées par les objets transportés, aux termes des articles 1784 du Code civil et 103 du Code de commerce. En effet, le contrat dont il s'agit, l'objet de la convention est de conduire d'un lieu dans un autre, de remettre à sa destination, moyennant un prix déterminé, un navire incapable par lui-même de se mouvoir, qui n'est pas maître de lui-même et ne s'appartient plus, et qui pour cette raison, devient tributaire de celui à la conduite duquel il s'est confié.

Nous allons examiner les différentes hypothèses que présente l'état de cette question.

§ 2. **Abordage entre le navire remorqué et un autre navire.** — Une distinction est ici généralement admise suivant que l'abordage a eu lieu en pleine mer ou dans un port. En pleine mer le navire remorqueur est présumé responsable de l'abordage, au contraire dans un port c'est sur le navire remorqué que pèse cette présomption. C'est que l'on envisage différemment la nature du contrat de remorquage, suivant qu'il s'agit de remorquer un navire en mer ou dans un port. En mer ce contrat constitue une entreprise, le navire remorqueur prend à sa charge la conduite et la direction du navire remorqué, ce dernier n'a qu'à suivre l'impulsion et à ne pas la contrarier; au contraire dans un port c'est un louage de services, le remorqueur

ne fait plus que prêter la force motrice, il reste sous les ordres du capitaine du navire remorqué, sa responsabilité ne peut donc alors se trouver engagée que si l'on prouve que l'abordage est survenu par sa faute.

En principe, la responsabilité de l'abordage qui s'est produit entre un navire remorqué et un autre navire contre lequel aucune faute ne peut être relevée, incombe au navire remorqué, bien que la collision soit due à une fausse manœuvre du remorqueur. Le capitaine du remorqueur, en effet, doit être considéré comme le préposé du navire remorqué, et c'est toujours au capitaine de ce navire, même pendant le remorquage, qu'appartient la haute direction de la manœuvre et le soin de corriger les erreurs. Le rôle du remorqueur est d'indiquer la route à suivre et de prescrire les mesures nécessaires à la sécurité du navire qu'il conduit.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que, dans l'intérieur des ports les remorqueurs à vapeur ne sont que des moyens de locomotion employés par le capitaine d'un navire pour suppléer à la force du vent ou de la vapeur qui lui manquent, que c'est donc au capitaine du navire remorqué à conserver le commandement de la manœuvre et à le diriger avec l'aide de ses officiers; que le capitaine du navire remorqué est donc responsable des avaries subies par son navire dans un abordage survenu pendant l'opération de remorquage; que les remorqueurs ne pourraient encourir de responsabilité à cet égard, que s'il était établi qu'ils ont manqué d'exécuter les ordres donnés par le capitaine du remorqué. — Trib. com. de Marseille, 4 décembre 1882, Artaud et Seytres c. Société de remorquage, abordage du *Président Troplong* et du vapeur *Oran*, Rec. de Marseille, 1883. 1. 65.

Que le capitaine du remorqueur prenant à sa charge la conduite des navires qu'il remorque, les patrons de ces navires, surtout quand il s'agit de simples gabares, n'ont d'autre obligation que de ne pas contrarier l'impulsion du remorqueur et de manœu-

vrer dans le sens de cette impulsion; que, par suite, en cas de collision entre le remorqué et un autre navire, le capitaine du remorqueur en est présumé responsable, à moins qu'il ne prouve soit une faute du remorqué ou du navire abordé, soit un cas fortuit ou de force majeure; qu'on ne doit pas considérer comme cas fortuit les événements dont la prudence humaine ne pouvait, ni prévoir, ni empêcher l'accomplissement; qu'en conséquence, lorsqu'un navire remorque un convoi de plusieurs gabares et qu'une de ces gabares, étant projetée contre un navire mouillé dans le port est coupée et engloutie, le capitaine du remorqueur est seul responsable de la collision, s'il est avéré que le remorqué a manœuvré pour l'éviter, que le courant des flots était normal, et si l'accident ne peut être attribué qu'à une fausse appréciation par le capitaine du remorqueur de la distance entre le passage du convoi et le navire abordé; qu'il en est surtout ainsi quand, le sinistre s'étant produit à la sortie des estacades, le capitaine était à même de se rendre compte à l'avance du courant et de la distance, que le passage a eu lieu par une nuit profonde et que le navire abordé avait tous ses feux réglementaires. — Rennes, 20 janvier 1893, Fougerolles et Bernier c. Crevel et Cie, navires *Mustapha ben Ismael* et *Marie-Louise*, R. D. M., IX, p. 480.

Que le remorqueur, qui s'est borné à servir de moteur au navire sortant, échappe à toute responsabilité des suites de l'abordage, s'il n'a commis aucune faute personnelle. — Trib. com. Havre, 10 avril 1894, capitaine Renczé c. capitaine Clément; Cie des bateaux de Caen et divers, navires *Aimée-Emmanuel*, *Notre-Dame de Grâce* et *Saint-Pierre*, R. D. M., X, p. 72.

Que les dispositions de l'article 1784 du Code civil aux termes duquel le voiturier est responsable de l'avarie ou de la perte de la chose transportée, à moins de prouver qu'elle a péri ou a été avariée par un cas fortuit ou une force majeure, n'est pas applicable à l'entrepreneur de remorquage, alors du moins que le navire remorqué est resté sous la conduite et la direction de son capitaine ou d'un pilote appelé par celui-ci. Qu'en pareil cas, l'entrepreneur de remorquage ne pourra être rendu responsable que s'il est prouvé contre lui que la perte ou l'avarie est due à une

faute par lui commise. — Poitiers, 24 décembre 1888, Brouillet c. Bjormstag, navire *le Finland*, S. 1889. 2. 161.

Que si, en principe, un remorqueur, en cas d'abordage, est responsable des avaries causées par le navire qu'il remorque, c'est à la condition que la manœuvre, cause de l'accident, soit exécutée sur les ordres et les indications du capitaine remorqueur; que la responsabilité de l'abordage doit, au contraire, retomber sur le remorqué, lorsque c'est son capitaine qui a donné les ordres et que le remorqueur s'est borné à lui fournir la force motrice. — Trib. de comm. de Marseille, 24 novembre 1891, Allègre c. capitaine Smith et Cie de remorquage, navires *Marseillais n° 8* et *Sir Walter Raleigh*, M. 1892. 1. 57.

Pour le cas d'abordage en mer il a été jugé : que l'article 407, § 3 du Code de commerce qui, en cas de doute sur les causes de l'abordage met la réparation du dommage, à frais communs et par égale portion à la charge des navires qui l'ont fait et souffert, peut, au cas où le choc a eu lieu par un navire remorqué, et si le propriétaire de ce navire est mis hors de cause, comme n'étant pas en faute, être appliqué au navire remorqueur, bien qu'il n'ait pas touché lui-même le navire abordé. — Cour de cassation, 23 avril 1873, Larget et Cie c. Cie du touage, navires *Ville de Nantes* et *Grimstadt*, et remorqueur *Mexico*, S. 1873. 1. 365.

Que la responsabilité de l'échouement et de la perte d'un navire remorqué incombe au capitaine du navire remorqueur et par suite à la chambre de commerce dont il est le préposé, si l'échouement et la perte ont été causés par la faute du capitaine du remorqueur, qui a conduit sur la barre un navire dont la calaison était de 4m,34, alors qu'il n'y avait sur cette barre que la hauteur d'eau nécessaire au passage d'un navire calant au plus 4m,25, ainsi qu'il en avait été averti par le pilote major, alors que le capitaine du navire remorqué s'en était remis avec une entière confiance à l'expérience et à la sagesse du capitaine remorqueur qui, pour lui, était le véritable pilote, et avait assumé toute la responsabilité. — Cour de cassation, 23 juin 1887, Larré c. Cie d'assurances maritimes *Mutua-Sorrentina*, navires *l'Adour* et *la Nuova Emilia Célestina*, S. 1890. 1. 108.

Que si, à la suite d'un accident survenu à l'un des bateaux de

la Cie du touage un arrêt décide que la Cie a été en faute, la constatation de cette faute suffit indépendamment de la qualité de voiturier qui lui est donnée, et, dès lors, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si cette qualification lui appartient légalement pour justifier la condamnation en dommages-intérêts prononcée contre la Compagnie. — Cassation, 25 février 1874, Cie du touage c. Ouachée, navires *le Jeune-Anacréon*, S. 1874. 1. 278.

Que le contrat de remorquage constituant surtout un contrat de transport, le capitaine du navire remorquant est de droit responsable de la perte du navire remorqué, et qu'il n'échappe à cette responsabilité qu'en prouvant que la perte est le résultat d'un cas fortuit, ou de force majeure; qu'il ne suffit pas d'établir que l'abandon du navire remorqué a eu lieu dans le seul but de conjurer le péril où se trouvait lui-même le remorqueur à la suite de l'abordage dont il a été victime, qu'il faut prouver en outre que l'abordage n'a été en aucune façon imputable au capitaine du remorqueur, la présomption de ce cas fortuit généralement admise en cas d'abordage entre l'abordeur et l'abordé, cessant d'être applicable dans les rapports du remorqueur et du remorqué. — Cour de cassation, 27 janvier 1880, Chambre de commerce de Bayonne c. Cie d'assurances *British and Foreign*, abordage entre *la Jeune-Élisa* et *l'Adour*, remorqué par *le Saint-Georges*, D. 1880. 1. 405.

Que lorsqu'un abordage a eu lieu par suite de l'imprudence de la traîne, composée d'un bateau et de son remorqueur, cette imprudence est, au regard des tiers, imputable au bateau remorqué et au remorqueur; que tous les deux doivent être tenus solidairement à la réparation du dommage; que s'il a été convenu entre eux que le remorqueur ne prêtait que sa force motrice, cela peut motiver un recours du remorqueur contre le remorqué, mais que le remorqueur n'en reste pas moins responsable à l'égard des tiers des dommages qu'il a pu leur infliger en suivant les instructions du remorqué. — Cour d'appel de Bruxelles, 20 juin 1890, Wilcker c. Hirch Solm, Rec. d'Anvers, 1892. 1. 287.

Qu'aucune présomption de faute n'existe à l'encontre d'un remorqueur, il n'est responsable que de la faute personnelle; quand un abordage s'est produit pendant la manœuvre, si le navire remorqué a conservé la direction de cette manœuvre

il n'est pas responsable si aucune faute n'est établie à son encontre. — Trib. de comm. de Dunkerque, 16 novembre 1897, Roucon c. Le Bren et la Chambre de commerce de Dunkerque, navires *Caroline* et *Jean-Bart*, Rev. de dr. marit. XIV, p. 358.

Que le remorqueur n'est solidairement responsable avec le remorqué, vis-à-vis des tiers, des conséquences d'une collision imputable à la traîne que s'ils ont, tous deux, commis des fautes dont la coexistence était nécessaire pour produire l'abordage ; que le remorqueur qui se trouvait sous le ordres du capitaine commandant le remorqué et qui a fourni à ce steamer un supplément de force motrice, tout en obéissant aux ordres qu'il recevait du remorqué, ne peut, si on lui reproche aucune faute, encourir aucune responsabilité. — Trib. de comm. d'Anvers, 11 août 1897, Lemerle c. Mitchell, Rev, int. de dr. marit. XIII, p. 396).

§ 3. — **Abordage entre le navire remorqué et le navire remorqueur.** — Au cas d'abordage entre le navire remorqueur et le navire remorqué, y a-t-il lieu de faire peser une présomption de faute sur le remorqueur ? On l'a nié et on a dit que ce sera toujours à celui des deux navires qui voudra recourir contre l'autre à rapporter la preuve de la faute de celui-ci. En effet, a-t-on dit, l'article 1784 du Code civil est ici inapplicable, car le contrat de remorque n'est pas un contrat de transport, le remorqueur n'est pas un voiturier. Il est vrai que le contrat de remorque ne pourrait que difficilement être assimilé à un contrat de transport, mais cette assimilation n'est pas nécessaire pour que ce soit sur le remorqueur que pèse l'obligation de prouver qu'il n'est pas en faute, l'article 1784 du Code civil n'est en effe tqu'une application du principe général posé par les articles 1148 et 1302 du Code civil ; et c'est à celui qui est tenu d'une obligation et qui ne l'a pas exécutée à prouver que c'est le cas fortuit ou la force majeure qui l'en a empêché ; or le remorqueur a contracté une obligation, celle de con-

duire le remorqué à bon port, sans lui causer de dommage, il doit donc s'il n'a pas rempli cette convention, prouver que l'inexécution de son obligation est due au cas fortuit ou à la force majeure.

Jurisprudence. — Il a été jugé que lorsqu'un abordage a lieu entre un navire remorqué et un autre navire, s'il est reconnu que l'accident est imputable à la faute du capitaine du remorqueur, c'est contre ce dernier que la condamnation aux dommages-intérêts doit être directement prononcée et le capitaine du navire remorqué doit être mis hors de cause. — Trib. de comm. de Marseille, 22 mars 1864, capitaine Rettié, capitaine Bernard et capitaine Azibert, abordage du brick *Bon Père* et du *Vicaro*, Rec. de Marseille, 1864. 1. 104.

Que le capitaine d'un navire remorqué qui n'a commis aucune faute ne peut être responsable, même avec recours contre son remorqueur, des avaries causées à un autre navire par le fait du remorqueur qui le dirigeait. — Trib. de comm. du Havre, 28 avril 1868, capitaines Hausen et Nielsen c. capitaine Passavant et Legros, abordage du *Jean-Bart*, Rec. du Havre, 1869. 1. 5.

Que le navire remorqué et son remorqueur constituent, en droit, un seul bâtiment et doivent être considérés comme un seul navire à vapeur, que leur devoir est donc de s'écarter de la route suivie par un bâtiment à voiles; que lorsque le remorqueur et le navire remorqué sont sous les ordres généraux du pilote et approchent d'un bâtiment à voiles qui était visible à bord du navire et du remorqueur, si le remorqueur a négligé de prendre la direction convenable pour éviter un abordage et si le pilote sur le navire n'a pas donné cette direction, le navire et le remorqueur sont responsables des suites de l'abordage. — Cour suprême des États-Unis, 2 mai 1881, Ship Covilita c. Perry, Clunet, 1882, p. 439.

Que lorsqu'un abordage est causé, par la faute du remorqueur de l'un des navires entrés en collision, la compagnie de remorquage propriétaire du remorqueur fautif est responsable, la faute du remorqueur étant établie dans l'espèce. — Tribunal de commerce du Havre, 1er septembre 1897, capitaine Mayne c. capitaine

Firres, Cie des Abeilles et Société havraise de remorquage, Rev. de dr. marit., XIII, 318).

Que le contrat de remorquage est un véritable contrat de transport, soumis comme tel aux règles qui régissent ces contrats. — Tribunal supérieur de Papeete, 29 décembre 1887, Crawford et Cie c. Société commerciale de l'Océanie, goélette *Tropié Bird*, S. 1893. 1. 411.

Que le remorqueur n'est pas un voiturier, mais un simple agent de traction ne transportant aucune marchandise ; que le remorqueur ayant plusieurs péniches à sa suite ne peut être responsable de l'abordage survenu entre elles, et de la perte qui en est résultée, lorsqu'aucune faute n'est établie à sa charge. — Rouen, 4 janvier 1893, Messageries nationales c. Lecoq et Russe, remorqueur *Licorne* et péniche *Anadyr*, Havre, 1893. 2. 291).

Que le capitaine d'un remorqueur conduisant plusieurs navires prend à sa charge la conduite et la direction des navires remorqués; qu'en conséquence, en cas de collision avec l'un de ces derniers, le capitaine du remorqueur ne peut dégager sa responsabilité qu'en rapportant la preuve d'une faute de la part du patron du navire remorqué ou de celui du navire abordé ou d'un cas fortuit ou de force majeure; qu'on ne peut considérer comme un cas de force majeure une erreur dans l'appréciation des distances, commise par le capitaine du remorqueur. — Trib. Saint-Nazaire, 12 mai 1892, Madre et Cresel et Cie c. Bernier et Fougerolles, Vapeur *Saint-Joseph*, Recueil de Nantes, 1892. 1. 406 ; — confirmé par la Cour de Rennes le 20 janvier 1893, Gaz. *du Palais*, 1893, 2e semestre, 2. 16.

§ 4. **Abordage entre le remorqueur et d'autres navires.** — On décide généralement que le navire qui remorque une autre embarcation doit être assimilé à un navire à voiles; de telle sorte que, pour apprécier les manœuvres qu'il doit faire en cas de rencontre avec un navire à vapeur, il y a lieu de se reporter aux règles qui régissent les rencontres entre vapeurs et voiliers. C'est du moins ce qui résulte de la jurisprudence.

Jurisprudence. — Il a été jugé que lorsqu'il s'agit de statuer sur les responsabilités résultant d'un abordage, on ne saurait, dans le silence du décret du 1er septembre 1884 à cet égard, assimiler un remorqueur à un navire n'ayant pas la liberté entière de ses mouvements; qu'en conséquence, la faute du capitaine d'un remorqueur doit être appréciée comme le serait celle du capitaine de tout autre vapeur. — Cour d'Aix, 31 juillet 1890, Girard et Paoli c. Olivari. navires, *Duc Teresa*, *Nouveau Côtier* et *Isly*, Rec. de Marseille, 1890. 1. 227.

Mais jugé en sens contraire : que le bateau à vapeur qui remorque une autre embarcation doit être assimilé à un navire à voiles; que par suite, lorsqu'un bateau à vapeur se trouve dans des conditions telles qu'il peut rencontrer et aborder un remorqueur qui semble couper sa route c'est au bateau à vapeur à manœuvrer de façon à éviter l'abordage, et le pilote de ce navire ne fait que se conformer aux règlements sur la matière en gouvernant de façon à passer sur l'arrière du navire remorqué lorsque cela est possible, de façon à éviter l'abordage; qu'entre deux vapeurs, l'un embarrassé par un bateau auquel il donne la remorque, l'autre au contraire, libre de toute entrave, c'est ce dernier qui doit manœuvrer de manière à laisser la route à l'autre. — Trib. de comm. de Nantes, 23 août 1890, Bergman contre Cassel et Cheminais, abordage de l'*Hébé*, Rec. de Nantes. 1890. 1. 193.

Que le remorqueur occupé à donner la remorque à un autre navire, ne jouissant pas de la liberté de ses mouvements, doit être assimilé à un navire à voiles, lorsqu'il s'agit d'apprécier les manœuvres qu'il a faites au moment d'un abordage avec un autre vapeur; que spécialement il n'est pas de plein droit réputé en faute pour avoir manqué d'exécuter littéralement quelque prescription du règlement du 1er septembre 1884. — Cour d'appel d'Aix, arrêt du 3 mai 1886 confirmant un jugement du Tribunal de commerce du 31 décembre 1885, Vézian et capitaine Champin c. Chambon abordage du *Pergame*, Recueil de Marseille, 1888. 1. 105.

§ 5. **Observations relatives aux remorqueurs appartenant aux Chambres de commerce.** — Dans certains ports,

le service du remorquage est établi dans l'intérêt général, les Chambres de commerce sont propriétaires du remorqueur dont le service est réglementé par voie administrative, et les navires remorqués ont à payer une rétribution fixée d'après un tarif approuvé par le ministre du commerce.

Aussi la question a-t-elle été soulevée de savoir si le propriétaire du navire ayant subi une avarie par suite d'un abordage par exemple, devait exercer sa poursuite devant la juridiction administrative. On a décidé que la Chambre de commerce étant, en réalité, le véritable propriétaire du navire, elle doit donc être assignée devant les tribunaux ordinaires, comme le serait tout directeur d'une industrie quelconque; le directeur d'une compagnie de chemins de fer, par exemple.

On a bien essayé d'assimiler les remorqueurs aux pilotes lamaneurs; et comme ces derniers ne peuvent être l'objet d'une demande en dommages-intérêts devant les tribunaux ordinaires qu'après que l'autorité administrative a statué préalablement sur la conformité de leur conduite avec les règlements qui leur sont particuliers, on voulait, par assimilation, arriver à faire reconnaître les tribunaux administratifs comme compétents. Mais cette tentative d'assimilation ne pouvait être prise au sérieux. Quel rapport y a-t-il en réalité entre les pilotes dont la mission consiste à guider les navires dans les passes difficiles et à l'entrée des ports, et les remorqueurs dont la seule fonction est de traîner à leur suite des navires qui ne peuvent pénétrer dans les ports ou remonter le cours des fleuves avec leur seule force motrice. Les remorqueurs ne sont-ils pas eux-mêmes obligés de recourir à l'assistance des pilotes? De plus le pilotage constitue un service public, les pilotes la-

maneurs sont des hommes qui ne peuvent exercer leurs fonctions qu'en vertu d'une autorisation du ministre ; leur profession est réglementée par des décrets qui sont applicables dans tous les ports français. Il n'y a, comme on le voit, aucune assimilation à faire entre le rôle des pilotes lamaneurs et le rôle des remorqueurs qui ne sont pas, dans les ports de mer, soumis à une réglementation proprement dite.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que la chambre de commerce d'un port maritime, tenue en vertu d'une loi, de pourvoir à l'entretien et au service d'un bateau remorqueur moyennant la perception sur les navires entrant dans le port et en sortant, d'un prix fixé par les règlements, est personnellement chargée du service du remorquage, et est seule responsable des fautes commises par ses préposés dans cette exploitation, sans aucun recours contre l'État ; alors même que le service serait établi dans l'intérêt général du commerce maritime et qu'une subvention aurait été fournie par l'État pour l'achat du bateau remorqueur ; que, d'un autre côté on ne peut assimiler la situation de la chambre de commerce préposée au remorquage à celle des pilotes lamaneurs, et appliquer à cette chambre, sous prétexte d'analogie, les règlements spéciaux qui régissent ces derniers ; qu'en conséquence, l'action en responsabilité dirigée contre la chambre de commerce à raison d'un dommage causé à un navire remorqué par suite de la faute du capitaine du navire remorqueur, est de la compétence de l'autorité judiciaire et non de celle de l'autorité administrative. — Cour de cassation, 27 janvier 1880, Chambre de commerce de Bayonne c. Cie d'assurance maritime *British and Foreign* et autres, Dalloz, 1880. 1. 401.

CHAPITRE XI

DE L'ESTIMATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR UN ABORDAGE.

---

§ 1. **De l'expertise en général.** — L'article 407 du Code de commerce dit qu'en matière d'abordage, l'estimation des dommages aura lieu par experts. Cette prescription n'est pas impérative. Quand le législateur a voulu qu'une expertise ait lieu, et cela d'une manière absolue, il a eu soin de l'ordonner d'une manière formelle, comme il le fait, par exemple, en matière de rescision de la vente pour cause de lésion (art. 1678 du Code civil). Dans notre matière, le tribunal peut s'il le juge utile avoir recours à l'expertise mais comme il s'agit d'une matière commerciale, il peut aussi bien former sa conviction même au moyen de simples présomptions (art. 109 du Code de commerce).

L'expertise n'est qu'un moyen d'arriver à la vérité, aussi peut-on fort bien n'y pas recourir, de même que les tribunaux peuvent parfaitement s'en tenir aux résultats de l'expertise. C'est aux juges d'ailleurs qu'il appartient d'apprécier la nécessité d'une expertise, ils ne devront l'ordonner que dans les cas où les autres documents de la cause sont insuffisants pour éclairer la justice.

Mais la mission de l'expert doit toujours être limitée au travail en quelque sorte technique que lui a confié le

tribunal; elle ne doit pas être étendue au point de devenir une espèce de mission d'arbitrage, telle que les tribunaux de commerce en donnent généralement aux arbitres accrédités auprès d'eux; l'expert nommé par le tribunal ne pourra donc pas avoir pour mission d'indiquer les causes de l'abordage et de s'entourer de renseignements sur ce point.

Cependant, rien ne s'oppose à ce que l'expert, soit qu'il ait été nommé d'office, soit qu'il ait été autorisé à le faire par justice, consigne dans son rapport les renseignements qui pourraient lui être fournis par les personnes avec lesquelles il serait en relation au cours de son travail d'expertise. Ce que nous voulons dire, c'est que l'expert doit se renfermer dans son travail technique et se rappeler qu'il n'est pas chargé de faire une enquête. Cette dernière devant être faite dans la forme prévue par l'article 432 du Code de procédure civile relatif aux enquêtes sommaires ou suivant les usages spéciaux aux tribunaux de commerce.

Jurisprudence. — Il a été jugé : qu'en cas d'abordage l'estimation par expert des avaries qui en résulte n'est pas nécessaire, et que les juges peuvent, sans se préoccuper de l'évaluation du dommage, se borner à ordonner que ce dommage sera réparé par les soins du capitaine du navire abordeur, ou à ses frais par le capitaine abordé. — Cour de cassation, 9 avril 1862, Edwards c. Corchuau, navires, *la Jeune-Louise* et *la Germania*, D. 1862. 1. 468.

Que les experts commis par la justice peuvent être autorisés par le tribunal à procéder à une enquête officieuse destinée à leur procurer de simples renseignements. — Cour de cassation, 17 novembre 1858, Andouy c. Lefortel et Greslé, abordage de *Victor* par *l'Augusta*, D. 1859. 1. 32.

Que le juge peut ordonner que le dommage sera estimé par experts, ou bien encore que le montant du dommage sera établi par état; qu'une semblable décision laisse aux parties le droit de recourir à une expertise pour le cas où elles ne se mettraient pas

d'accord sur le règlement à faire par état des dommages prétendus. — Cour de cassation, 23 avril 1873, Cie du touage c. Layet, abordage de *la Ville de Mantes*, D. 1873. 1. 342.

Que l'une des parties ne peut demander condamnation contre l'autre en se fondant sur un rapport d'experts, lorsque les experts nommés par les parties ont donné leur avis sur une question qui n'avait pas été prévue dans la convention qui les a nommés; que l'avis des experts nommés par les parties ne constitue pas une sentence arbitrale quoique les parties aient déclaré se soumettre à leur appréciation; qu'en conséquence si l'expertise est intervenue en matière commerciale, les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître des contestations soulevées par le rapport. — Trib. civ. Nantes, 11 avril 1885, Langer et Cie c. Oger et Cie, Rec. de Nantes, 1885. 1. 231.

Que les tribunaux ne pourraient donner à un expert nommé à la suite d'un abordage le pouvoir d'en indiquer les causes en recueillant tous les renseignements qu'il jugerait utiles, que l'expert serait ainsi autorisé à procéder à une enquête, sans que le tribunal pût contrôler les renseignements qui auraient déterminé les appréciations de l'expert, et dont les auteurs resteraient inconnus, ou sans qu'il pût les entendre s'ils étaient nommés, parce qu'ils auraient déjà fait des déclarations sur les faits du procès. — Trib. comm. Marseille, 13 décembre 1883, Danton et Vaccaro c. Martin et chemin de fer d'Alais au Rhône, M. 1884. 1. 64.

Que le rapport des experts ne peut avoir de gravité contre le capitaine que si la foi due au rapport de mer dudit capitaine est détruite, soit par des mentions y contenues démontrées erronnées, soit par le rapport de mer adverse, soit par l'enquête ou tout autre document probant, reconnu exact et fondé; et que l'on ne peut s'appuyer sur de simples suppositions ou présomptions pour infirmer les énonciations d'un rapport de mer; que pour apprécier les causes d'un abordage, il faut avant tout puiser dans le rapport de mer les données de la solution à intervenir. — Trib. de comm. de Marseille, confirmé par arrêt de la cour d'appel d'Aix, du 20 juin 1888; Cie Fraissinet contre Cie générale Transatlantique, navires *Asie* et *Ajaccio*, Rev. int. de dr. marit., t. III, p. 720 et t. IV, p. 142.

Que lorsque les experts ont été chargés d'établir la nature et le montant des dommages causés par un abordage, ils ne peuvent, sans s'attribuer une mission qui ne leur a pas été donnée, rechercher eux-mêmes les causes de la collision, l'avis qu'ils ont donné sur ce point ne peut légalement être pris en considération. — Cour Bruxelles, 26 juillet 1897, Lauritzen et consorts c. Etat Belge, navires *Marie-Henriette* et *Eline*, R. D. M., XIII, p. 403.

Que les experts chargés notamment de vérifier les causes d'un abordage, peuvent être autorisés à entendre les parties et les témoins à titre de simples renseignements, que ce n'est pas là une enquête rentrant dans les pouvoirs exclusifs des tribunaux et assujettie aux formalités prescrites par la loi. — Cassation, 19 novembre 1856, Cabanne c. Cordon, D. 1857. 1. 60.

Que les propriétaires du navire abordeur doivent payer, non seulement la réparation des avaries prévues lors de l'expertise, mais même celle des avaries découvertes pendant l'exécution des travaux, alors surtout que le procès-verbal d'expertise a fait une réserve au sujet des réparations imprévues. — Cour de Rouen, 7 août 1873, Cie Transatlantique c. Bourgoin et Cie, abordage de *la Ville de Bordeaux*, D. 1876. 2. 24.

Qu'aucun texte n'exigeant d'expertise en matière d'abordage, les tribunaux peuvent prendre en considération tous les éléments qu'ils jugent de nature à former leur conviction, et notamment une expertise, ordonnée par un juge incompétent, lorsqu'elle a été faite contradictoirement. — Bruxelles, 31 décembre 1896, capitaine Torres c. les États-Unis d'Amérique, navires *Azov* et *Chicago*, R. D. M., XII, p. 544.

Qu'une expertise, à la suite de laquelle un devis estimatif des avaries causées à un navire par un abordage a été dressé, ne peut être combattue, aux termes de l'article 322 du Code de procédure civile que par une contre-expertise; qu'en conséquence si le coût réel des réparations effectuées est supérieur au devis, l'excédent de dépenses doit rester à la charge du capitaine, surtout si, au lieu de provoquer une contre-expertise, il a fait procéder à ces réparations dans un port de son choix, en dehors de tout contrôle. — Trib. comm. Rouen, 24 mars 1899, capitaine Hanson c. Burnett Andson, navires *Atland* et *Emily*, R. D. M., XV, 334.

Que si la prescription de l'article 407 du Code de commerce n'est pas impérative en ce sens qu'il peut n'être pas fait d'expertise lorsque dès le début de l'instance les faits de la cause rendent l'expertise inutile, il en est autrement après que l'expertise a été ordonnée. Il n'est plus alors possible de substituer au règlement des avaries établi par l'expertise, un règlement par état, c'est-à-dire un règlement d'après le coût réel des réparations et la durée effective du chômage. — Trib. comm. Rouen, 14 août 1899, capitaine Heuzell c. capitaine Thorsen, navires *Belfort* et *Anna*, Rev. int. de Dr. marit., XV, 117.

§ 2. **Avantages de l'expertise. — Son autorité.** — Ce que l'abordé a de mieux à faire, aussitôt que cela lui est possible, c'est de faire nommer des experts, avec mission de procéder à la constatation de l'existence et de l'importance des avaries. Il fera bien même de demander à ce que leurs fonctions soient plus étendues, à ce qu'ils aient la mission par exemple de recueillir et consigner dans leur rapport les renseignements qui leur paraissent utiles à la manifestation de la vérité. De cette façon, il ne pourra pas lui être opposé qu'il a laissé passer le moment opportun de constater les résultats du sinistre, et il ne s'exposera pas à ce que faute de preuve, il soit impossible d'établir le montant du préjudice qu'il a subi.

Mais l'absence d'expertise et de constatation régulière faites en temps utile ne saurait être un motif de faire écarter la demande, il n'y aura alors que la question de la difficulté d'appréciation du montant du dommage.

Les tribunaux d'ailleurs ne sont point obligés de faire état des rapports des experts, c'est un droit qui leur est conféré par l'article 323 du Code de procédure, et il est arrivé que ce rapport soit écarté. Cependant, dans l'usage, étant donné que les experts sont choisis par le tribunal lui-même, parmi les hommes généralement

très honorables et très compétents, le plus souvent les tribunaux attachent une haute importance aux énonciations et aux conclusions de ces rapports qui servent de base à leurs décisions.

L'article 323 du Code de procédure qui déclare que les juges ne sont pas astreints à suivre l'avis des experts, si leur conviction s'y oppose, ne fait en réalité que confirmer le principe que l'interlocutoire ne lie pas le juge. Le rapport des experts n'est autre chose qu'une pièce du dossier que l'on peut discuter et critiquer, que l'on peut combattre ou d'ailleurs justifier à l'aide de tous les modes de preuve et même à l'aide de toute pièce ou certificat, et en s'appuyant au besoin sur l'avis des hommes de l'art ou des hommes spéciaux ayant écrit sur la matière.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'évaluation des experts n'a d'autre autorité que celle d'un avis, d'une appréciation *ex æquo et bono*, que le tribunal a le droit de modifier après avoir été éclairé par des débats contradictoires et la production de documents complémentaires; notamment le tribunal peut modifier l'évaluation faite par les experts d'un navire coulé à la suite d'un abordage. — Trib. civ. Anvers, 4 juin 1895, J. Van Alem c. capitaine Fischer, navire *Aberdeen*, R. D. M., XI, p. 230.

Que les tribunaux restent libres de ne pas admettre les conclusions d'un rapport d'experts, lorsque les bases de ces conclusions ne leur paraissent pas incontestables. — Cour d'Aix, 20 juin 1888, Cie Fraissinet c. Cie générale Transatlantique, navires *Asie* et *Ajaccio*, R. D. M., IV, p. 142.

Ou lorsqu'ils constatent que des inexactitudes ont servi de base aux conclusions de ce rapport. — Trib. comm. Bordeaux, 5 juillet 1890, capitaine Philips c. Cie des Messageries maritimes, navires *Brésil* et *Marion*, R. D. M., VI, p. 176.

Que pour déterminer les causes d'un abordage, les tribunaux peuvent écarter le rapport des experts, en donnant les motifs de la décision, ils ne font ainsi qu'user du droit que leur confère l'ar-

ticle 323 du Code de procédure civile, et les parties ne sauraient se prévaloir des constatations et appréciations du rapport qui sont en contradiction avec la décision du juge. — Cour de cassation, 3 mars 1891, Cie Fraissinet et Dauch c. Marini et Cie générale Transatlantique, navire *l'Ajaccio*, S. 1894. 1. 390.

Qu'en matière d'abordage maritime, l'expertise d'hommes techniques est le meilleur guide au sujet des circonstances sur lesquelles il n'apparaît pas au juge qu'ils aient commis une erreur ; mais celui-ci peut et doit contrôler leur travail, sous peine d'abdiquer le droit qui lui appartient exclusivement de décider et de trancher le litige. Qu'il doit examiner le bien fondé des critiques dirigées par une partie contre le rapport d'expertise, surtout lorsque ces critiques ne rentrent pas dans le domaine de la technique pure, mais s'appuient principalement sur des considérations de raisonnement, et sur la discussion logique de points en quelque sorte tangibles, et ce, alors même que les experts, sur toutes les questions qui leur avaient été posées, auraient conclu de la manière la plus affirmative. — Cour d'appel de Bruxelles, 31 mai 1898, Petersen et consort c. État Belge, navires *Eline* et *Marie-Henriette*, Rev. de dr. marit., XIV, p. 230.

Que les juges peuvent ne pas faire état du rapport des experts et ne pas y avoir égard, et qu'en pareil cas, devant la Cour de cassation, ce sont les constatations et appréciations des juges qu'il faut retenir, sans qu'il y ait lieu de s'arrêter aux constatations des experts, malgré la contradiction de ces constatations avec celle du jugement et de l'arrêt. — Cour de cassation, 3 mars 1891, Fraissinet c. Cie Transatlantique, abordage de *l'Ajaccio* et de *l'Asie*, Rec. du Havre, 1892. 2. 71.

Que la réparation des avaries résultant d'un abordage, faite avant toute expertise, ne constitue pas une fin de non-recevoir contre la demande en indemnité formée à raison de ces avaries. — Trib. de comm. du Havre, 14 juillet 1866, Langsteff c. Billeray, navire *Dumfrées*, Rec. de Marseille, 1867. 2. 51.

Jugé cependant en sens contraire : que l'abordé qui ne fait pas constater immédiatement par expertise l'existence et l'importance des avaries provenues de l'abordage, se rend non recevable dans son action contre l'abordeur, surtout si le navire de l'abordé vient

à naviguer dans l'intervalle. — Trib. d'Anvers, 27 mai 1882, Société de remorquage, c. Anglo Belgiam C , Revue d'Anvers, 1883. 1. 222.

§ 3. **Formes de l'expertise.** — C'est l'article 429 du Code de commerce qui règle la forme de la nomination des experts; il y est dit : « Si il y a lieu à visite ou estimation « d'ouvrages ou marchandises, il sera nommé un ou trois « experts. Les arbitres et les experts seront nommés d'of- « fice par le tribunal, à moins que les parties n'en con- « viennent à l'audience ».

Cependant, et aux cas où le tribunal ne nommerait pas les experts d'office, pourrait-on y suppléer en s'inspirant de l'article 106 du Code de commerce qui dit qu'en cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état est vérifié et constaté par des experts nommés par le président du tribunal de commerce... et demander la nomination d'experts par simple requête? Non, l'expertise doit être poursuivie contradictoirement.

Cependant si le navire abordeur a disparu, s'il n'y a pas moyen d'appeler la partie adverse devant le tribunal et de l'assigner utilement en nominations d'experts, il y aurait lieu, selon nous, de procéder par simple requête; c'est pousser les choses trop loin que de dire qu'une expertise nautique non contradictoire ne peut même servir au juge de présomption; cela ne saurait être que quand l'expertise contradictoire est encore possible.

Enfin s'il n'y a pas eu moyen d'amener l'abordeur à l'expertise contradictoire, tout au moins les juges pourront-ils trouver dans l'expertise non contradictoire des renseignements et des données utiles et qui leur permettront de juger en meilleure connaissance de cause.

Les experts doivent se borner à examiner les faits qui

leur sont soumis, et rester circonscrits dans les limites de leur mission déterminée par le jugement qui les nomme. Cependant il ne faut pas entendre cette règle d'une manière trop absolue, et les experts peuvent s'entourer de tous documents ou renseignements pouvant les amener à la découverte de la vérité. Le jugement même qui nomme les experts peut décider que leur mission consistera aussi à donner leur opinion sur certains points du litige. Ils pourront faire une enquête officieuse dans le but d'éclairer la justice; ils pourront même entendre les déclarations des personnes qui peuvent leur donner des indications utiles, mais ces déclarations n'auront pas le caractère de véritables dépositions, de témoignages en justice. Seulement, ils ne doivent pas fonder leur opinion uniquement sur les dépositions des personnes entendues, et les conclusions du rapport doivent toujours reposer sur les constatations matérielles faites par les experts au cours de leur travail.

En matière maritime, il arrive fréquemment que les expertises faites très rapidement ne sont pas toujours absolument régulières; les parties n'ont pas été appelées, ou ont été appelées dans un délai trop rapproché pour leur permettre d'assister à l'expertise où leurs intérêts sont en jeu. Le plus ou moins de régularité dans les formalités de l'expertise peut-elle amener la nullité de ladite expertise? Quelle influence aura-t-elle sur sa valeur en justice?

Tout d'abord, les formalités sont prescrites par les articles 313, 317 et 318 du Code de procédure civile. Or aucune de ces formalités n'est imposée à peine de nullité. Est-ce à dire qu'une expertise ne pourra jamais être déclarée nulle? Nous ne le croyons pas, malgré les termes absolus de l'article 1030 du Code de commerce qui décide

qu'aucun exploit ou acte de procédure ne pourra être déclaré nul, si la nullité n'en est pas formellement prononcée par la loi. Seulement ce n'est qu'avec une extrême réserve que les tribunaux devront prononcer la nullité d'une expertise, surtout en matière commerciale.

Les formalités imposées pour les expertises peuvent se résumer à celles-ci : Les experts indiqueront dans le procès-verbal de prestation de serment les jour, lieu et heure auxquels ils entendent procéder; sommation sera faite aux parties d'avoir à assister à l'expertise; rédaction du rapport sur place même ou bien aux lieu et jour indiqués par les experts. Les parties pourront faire tels dires et réquisitions qu'elles jugeront convenables; et le rapport devra en faire mention. Les experts devront énoncer les divers avis donnés par eux au cours de l'expertise, sans divulguer l'opinion personnelle de chacun d'eux.

Le point capital, particulièrement dans les matières qui nous occupent, est que les parties assistent à l'expertise, et dans une note très savante, insérée dans le Dalloz périodique, sous un arrêt de la Cour de cassation du 5 janvier 1881, M. Dutruc s'exprime avec une très grande netteté en cette matière :

« Le vœu de la loi, dit-il, est incontestablement que les « parties assistent à l'expertise, afin qu'elles puissent, non « seulement veiller, par un contrôle sérieux, à ce que les « experts remplissent exactement leur mission, mais encore « leur soumettre les observations ou leur adresser les de- « mandes que les circonstances provoqueraient. Ce n'est « là en effet, que l'exercice du droit de défense, et la plu- « part des formalités rappelées ci-dessus ont pour objet « d'assurer le respect de ce droit. Or, il est de principe « certain que le droit de défense ne peut être impunément

« violé, et que les irrégularités qui y portent atteinte sont « une cause de la nullité de la procédure. La difficulté est « de savoir quelles sont les formalités dont l'omission doit « être réputée méconnaître le droit de défense en matière « d'expertise. Et d'abord, la sommation aux parties non « présentes lors de la prestation de serment des experts, « d'assister à l'opération de ces derniers aux lieu, jour et « heure indiqués par eux, pourrait-elle être omise sans que « l'expertise fût entachée de nullité? La négative a été « consacrée à bon droit par un grand nombre de déci- « sions ».

« Ainsi que le fait remarquer la cour de Rennes dans un « arrêt dont le lecteur trouvera le résumé dans la jurispru- « dence ci-dessous (arrêt du 2 mai 1861), la faculté d'assister « à une expertise, d'y produire des dires et réquisitions, se « rattache évidemment au droit imprescriptible de défense ; « c'est en vue d'assurer aux parties l'exercice de ce droit « que, lorsqu'elles n'ont pas assisté à la prestation de ser- « ment des experts, l'article 315 du Code de procédure « exige que la partie poursuivante fasse connaître à l'autre « par une sommation, le jour fixé par les experts pour « vaquer à leurs opérations; et si la peine de nullité n'est « pas textuellement prononcée pour l'inobservation de cette « prescription légale, c'est évidemment parce que, s'agis- « sant d'une formalité substantielle, cette sanction expresse « devenait inutile. »

« Cette opinion puise une force nouvelle dans un arrêt « un peu spécial de la Cour de cassation du 18 décembre « 1871, relaté dans la jurisprudence ci-dessous, et qui a été « rendu sur le rapport de M. le conseiller Rau. Après « avoir rappelé que les articles 315 et suiv., du Code de « procédure civile, n'attachent pas la peine de nullité à

« leurs prescriptions, et qu'aux termes de l'article 1030 du « même Code, aucun acte de procédure ne peut être déclaré « nul si la nullité n'en a été formellement prononcée par « la loi, le savant magistrat ajoute que ce n'est pas à dire « que le juge ne puisse et ne doive, en aucun cas, rejeter « un rapport d'experts pour inobservation des formalités « prescrites. Il est certain, dit-il, que le juge doit rejeter le « rapport, lorsque l'omission des formalités a eu pour ré- « sultat de paralyser, au détriment de l'une des parties, le « droit de défense, en la privant de la faculté de soumettre « aux experts les renseignements ou de faire les réquisitions « qu'elle jugerait utiles à sa cause. L'expertise se trouve- « rait alors viciée dans sa substance, ou, en d'autres termes, « dans les conditions essentielles de validité comme mesure « d'instruction. »

L'étude complète des conditions dans lesquelles une expertise doit être faite nous entraînerait bien en dehors du cadre de ce travail, aussi, croyons-nous devoir ne pas nous y arrêter davantage. Mais nous tenions à rappeler au lecteur les conditions dans lesquelles une expertise doit être faite au point de vue de la présence des parties à ladite expertise, et à mettre les intéressés en garde contre ces expertises que les présidents des tribunaux de commerce ordonnent quelquefois sur requête, et qui la plupart du temps sont faites, il faut bien le reconnaître, avec le plus complet mépris du droit de la défense. Les demandeurs à l'expertise en agissant ainsi, doivent savoir qu'ils s'exposent à voir leurs expertises annulées, ou tout au moins à ce que les juges ne les prennent point en considération sérieuse comme moyen d'information pour la rédaction de leurs jugements.

Jurisprudence. — Il a été jugé que l'article 106 du Code de

commerce, aux termes duquel, en cas de refus ou de contestation pour la réception des objets transportés, leur état doit être vérifié et constaté par des experts nommés par le Président du tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, n'est relatif qu'aux droits respectifs du voiturier ou du destinataire; qu'il n'est pas applicable aux contestations qui s'élèvent entre le vendeur et l'acheteur; que dans ce cas, l'expertise doit être faite dans les termes du droit commun et de l'article 429 du Code de procédure; que la partie qui n'a point été présente aux serments des experts, doit être, par une sommation expresse, informée du jour et de l'heure de leurs opérations, faute de quoi l'expertise ne lui serait pas opposable. — Paris, 17 décembre 1877, Agerup Petersen c. Radenac. Rec. de Marseille, 1878. 2. 81.

Que les premiers juges ne pouvaient s'étayer sur l'expertise faite en vertu de leur jugement pour apprécier le dommage dont on argumentait; qu'en effet, la faculté d'assister à une expertise, d'y produire ses dires et réquisitions, se rattache évidemment au droit imprescriptible de défense; que c'est en vue d'assurer aux parties l'exercice de ce droit que, lorsqu'elles n'ont pas assisté à la prestation de serment des experts, l'article 315 du Code de procédure civile exige que la partie poursuivante fasse connaître à l'autre, par une sommation, le jour fixé par les experts pour vaquer à leurs opérations; que si la peine de nullité n'est pas textuellement prononcée pour l'inobservation de cette prescription légale, c'est évidemment parce que, s'agissant d'une formalité substantielle, cette sanction devenait inutile; que cette nullité dérivant de la nature même des choses est applicable aussi bien aux matières sommaires ou commerciales qu'aux matières civiles, suivant cet axiome : *ubi eadem ratio, idem jus;* et le défaut d'avertissement du jour où l'expertise doit être commencée constituant une atteinte à une prérogative formellement reconnue par la loi. — Rennes, 2 mai 1861, Martine c. Léon, D. 1862. 2. 65. — Même décision, Cour de cassation, 28 juin 1869, Biteau c. Rouzeau et Petit, D. 1871. 1. 223.

Que l'inobservation des formalités prescrites par les articles 315 et suivants du Code de procédure civile n'entraîne pas nécessairement la nullité de l'expertise; que spécialement la sommation

faite par acte d'avoué d'assister aux opérations des experts est valablement remplacée par une notification faite au domicile réel des parties; que le rejet du grief de nullité de l'expertise fondé sur l'absence de sommation régulière d'assister à la première opération des experts, est suffisamment motivé par cette mention de l'arrêt qu'il y a eu sommation à toutes les parties de se présenter sur les lieux contentieux afin d'assister aux opérations des experts. — Cour de cassation, 18 décembre 1871, Colonna Cesari c. Thomas, D. 1871. 1. 297.

Que les experts peuvent, soit d'office, soit à plus forte raison quand ils y ont été autorisés par justice, recueillir et consigner dans leur rapport les informations qui leur paraissent utiles à la manifestation de la vérité; ils peuvent notamment entendre des témoins à titre de renseignements, que l'on ne doit pas, en conséquence, considérer comme illégale une expertise au cours de laquelle des témoins ont été entendus par les experts, s'il est constant que ceux-ci ont fondé leur opinion non seulement sur les indications ainsi recueillies, mais aussi sur les vérifications matérielles auxquelles ils ont eux-mêmes procédé. — Cour de cass. 31 juillet 1872, Guilhon c. Guilhon, D. 1873. 1. 489.

Qu'un expert peut, sans encourir le reproche d'avoir excédé sa mission, examiner et résoudre des points accessoires qui n'y sont pas compris, du moment qu'il ne le fait que sur la demande formelle des parties et après avoir reçu leurs observations respectives. — Cour de cassation, 19 novembre 1878, Bouligand c. Mougons et autres, D. 1878. 1. 456.

Que l'inobservation de la règle d'après laquelle les parties doivent être convoquées à toutes les opérations faites par les experts entraîne la nullité de l'expertise, s'il en est résulté une atteinte aux droits de la défense; qu'il en est ainsi spécialement lorsque, après une première visite faite en présence des parties, et à la suite de laquelle la mission des experts a été momentanément convertie en arbitrage, ceux-ci, reprenant leurs fonctions primitives, ont procédé à de nouvelles vérifications auxquelles l'une des parties n'a pas été mise en demeure d'assister; et que le juge, en pareil cas ne peut valider l'expertise en se fondant sur ce que les parties avaient assisté aux premières et aux plus importantes

opérations des experts. — Cour de cassation, 5 février 1879, Fivel c. Richarme, D. 1879. 1. 126.

Que les experts ne peuvent recueillir les renseignements susceptibles de servir à la manifestation de la vérité que dans la limite des attributions à eux conférées par le juge; sans le consentement de toutes les parties en cause, ils n'ont pas le droit de modifier l'objet de l'expertise en l'étendant à d'autres faits qu'à ceux qui ont été soumis à leurs investigations; que par suite il y a lieu d'annuler le jugement fondé sur un rapport dans lequel les experts ont constaté des faits au sujet desquels ils n'étaient pas appelés à s'expliquer et sur lesquels les parties n'avaient pas présenté d'observations contradictoires; que les experts n'excédent cependant pas leur mission en ajoutant à leur rapport divers renseignements sur des faits non expressément compris dans l'objet de l'expertise lorsque ces renseignements n'ont pu être fournis que par les parties en cause, et qu'ils ont été, du consentement de celles-ci, examinés par les experts. — Cour de cassation 28 février et 1er mars 1881, Prince de Joinville c. Roblin et Pierre, D. 1881. 1. 300.

Que l'expertise à laquelle il a été procédé sans sommation préalable des parties pour le jour où elle a été faite est nulle pour violation d'une formalité essentielle, bien que, d'ailleurs, ces parties aient reçu sommation pour un jour antérieur; que la nullité dont une expertise est entachée ne peut pas être proposée pour la première fois en appel; mais que s'il résulte des qualités du jugement attaqué que les opérations des experts ont été arguées de nullité en temps utile devant les premiers juges qui ont omis de statuer sur cette exception, rien ne s'oppose à ce qu'elle soit renouvelée en cour d'appel. — Cour d'appel de Riom, 3 décembre 1885, Esquiron c. Leguier, D. 1886. 2. 219.

Que la sommation d'assister aux opérations des experts adressée aux parties dans les cas où elles n'étaient pas présentes à la prestation de serment de ces experts, est une formalité substantielle dont l'omission entraîne nullité de l'expertise; qu'il en est ainsi même dans le cas où les experts se sont présentés chez les parties non sommées et les ont averties qu'ils allaient procéder à leurs opérations si, d'ailleurs, les parties n'y ont pas assisté.

— Cour d'appel de Paris, 27 février 1886, D. 1888. 2. 191.

Que le jugement qui, sans ordonner une enquête a prescrit une expertise, peut autoriser les experts à entendre des témoins et à recueillir leurs informations à titre de renseignements. — Cour de cassation, 6 novembre 1888, Bournat c. Vve de Jerphanion, D. 1889. 1. 230.

Qu'une expertise nautique non contradictoire n'a pas de force probante et ne peut même servir de présomption quand une expertise contradictoire est encore possible. — Trib. de comm. d'Ostende, 13 septembre 1882, Urdaen c. Olsen, Rec. d'Anvers, 1884. 2. 37.

Que l'article 106 du Code de commerce aux termes duquel en cas de constestation, l'état des objets transportés doit être vérifié et constaté par des experts nommés par le Président du Tribunal de commerce, ou, à son défaut, par le juge de paix, n'est relatif qu'aux droits du voituriur et du destinataire, et non aux contestations entre vendeurs et acheteurs. — Cour de Paris, 17 décembre 1877, Agrup Petersen c. Radenac, Rec. de Marseille, 1878. 2. 81. — Même solution, trib. de comm. de Marseille, 12 septembre 1879, Malenchini c. Jourdan Buy et Cie, M. 1879. 1. 298.

Que les experts chargés notamment de vérifier les causes d'un abordage de navires peuvent être autorisés à entendre les parties et leurs témoins à titre de *simples renseignements;* que ce n'est pas là une enquête rentrant dans les pouvoirs exclusifs des tribunaux et assujettie aux formalités prescrites par la loi. — Cour de cassation, 19 novembre 1856, Cabanne c. Cordon, D. 1857. 1. 60.

Que les interrogatoires reçus par le commissaire de la marine à l'occasion d'un abordage, s'ils ne peuvent être assimilés à une enquête judiciaire contradictoirement faite et en avoir la force, sont des documents dont le juge peut s'aider pour statuer sur la question d'indemnité. — Cour de Poitiers, 14 janvier 1863, Dominique Mathieu c. Cortina, abordage de *l'Espérance* et du *Burdeos y Habana,* D. 1863. 2. 65.

LIVRE TROISIÈME

NATURE ET EXERCICE DES ACTIONS NÉES DE L'ABORDAGE. FINS DE NON RECEVOIR. MESURES CONSERVATOIRES. COMPÉTENCE.

CHAPITRE I

NATURE DE L'ACTION APPARTENANT AU NAVIRE ABORDÉ.

On s'est demandé si l'abordé avait contre l'abordeur une action réelle, en considérant que ce dernier pouvait se libérer en faisant abandon du navire et du fret, dans les cas déterminés par l'article 216. Mais il n'y a pas d'action réelle dans l'espèce puisque l'abordé ne jouit ni du droit de préférence ni du droit de suite. Sauf les cas particuliers aux chargeurs et prévus sous l'article 191 § 11 du Code de commerce, l'abordeur qui a obtenu une condamnation contre l'abordé n'a aucun privilège pour l'exécution de son jugement.

Aucun privilège ni aucune sûreté ne sont conférés aux créances nées de l'abordage, toutes les créances d'indem-

nité exercées à la suite de l'abordage, qu'elles aient pour objet la réparation de dommages matériels ou de dommages causés aux personnes viennent donc en concours entre elles et en concours avec les autres créances poursuivies contre l'armateur. Deux exceptions existent cependant : l'une en faveur des chargeurs lorsque c'est à l'armateur du navire sur lequel se trouvaient embarquées leurs marchandises qu'ils réclament une indemnité, et que l'abordage a été causé par la faute du capitaine ou d'un membre de l'équipage, ils peuvent alors en vertu de l'article 191 du Code civil, invoquer ce privilège qui vient au 11° rang des privilèges sur les navires, l'article 191 dispose en effet « Sont privilégiées, et dans l'ordre où elle sont rangées, les dettes ci-après désignées :.... 11° Les dommages-intérêts dus aux affréteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par lesdites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage. » Ce texte très général vise tous les cas où la perte ou les avaries des marchandises ont été causées par une faute du capitaine ou de l'équipage, qu'il s'agisse d'un abordage ou de tout autre événement.

La seconde exception a été faite en faveur des pilotes, les articles 46 et 47 du décret du 12 décembre 1806 donnent aux bateaux-pilotes un privilège sur le navire et la cargaison du navire abordeur pour réparation des avaries éprouvées, mais ils ne sont applicables qu'autant que l'abordage a eu lieu par suite de l'exercice des fonctions du pilote, par exemple, pendant l'accostage du navire.

Le projet de 1865 déclarait privilégiées au quinzième rang (art. 191, § 15 du projet) « les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage » justifiés « par les jugements ou par les décisions arbitrales qui seraient intervenus ou par

les règlements arrêtés entre les parties (art. 192, § 10). Ce projet décidait en outre que les indemnités dues du chef de mort d'homme ou de blessures seraient prélevées de préférence sur les produits du recours.

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'aucune disposition du Code de commerce n'accorde de privilège pour l'exécution des condamnations en matière d'abordage; que l'article 407, § 2 du Code de commerce dit, au contraire, qu'en cas d'abordage par la faute de l'un des capitaines, le dommage sera réparé par celui qui l'a causé, ce qui est exclusif d'un privilège sur le navire dont l'armateur ne peut être lui-même condamné que comme responsable de son capitaine. — Rouen, 3 mai 1864, capitaine Laisné et Masurier c. capitaine Katow et Barbey, navires *Solférino* et *Thincha*, Rec. de Marseille, 1864. 2. 67.

Droit comparé. — La loi *Belge* du 21 août 1879, par son article 4 déclare privilégiés sur le navire en 14e rang « les dommages-intérêts dus pour cause d'abordage »; et l'article 5 § 9, décide que «.... les dommages-intérêts dus aux affréteurs et ceux dus pour cause d'abordage seront constatés par les jugements ou par les sentences arbitrales qui sont intervenues, ou par les règlements arrêtés entre les parties et approuvés par le président du tribunal de commerce ».

Le Code de commerce *Espagnol* décide, article 838 : « Lorsque la valeur du navire et de ses accessoires ne suffira pas à couvrir toutes les responsabilités, l'indemnité due pour mort d'homme ou blessures faites aux personnes aura la préférence ».

De même, l'article 661 *in fine* du Code de commerce *Italien* décide : «.... Les indemnités dues aux morts ou blessés sont privilégiées au cas où la somme à distribuer est insuffisante ».

Le code *Finlandais*, dans son article 12, déclare privilégiées au 5e rang les créances d'indemnité pour abordage, à la condition qu'elles se rapportent au dernier voyage.

L'article 5 du Code maritime *Égyptien* reproduit l'article 191 du Code de commerce français.

En Grande-Bretagne, les indemnités pour abordage sont garanties par un privilège qui grève le navire et ses accessoires, le prix courant et la plus-value provenant de réparations postérieures au sinistre, quand le propriétaire les a faits à ses frais. Toutefois, il a été jugé que si le navire est saisi à raison de l'abordage et que des réparations postérieures en aient augmenté la valeur, le privilège est limité par la valeur du navire, tel qu'il se comportait au moment de la saisie. Ce privilège ne porte pas sur la cargaison, quand même elle appartiendrait au propriétaire du navire. Il confère non seulement un droit de préférence, mais aussi un droit de suite.

En Allemagne, les victimes de l'abordage ont un droit de gage légal, opposable aux tiers possesseurs, sur le navire, les agrès, les apparaux et le fret brut du voyage à l'occasion duquel leur créance est née, et cette créance vient au 5e rang.

CHAPITRE II

DES PERSONNES AYANT QUALITÉ POUR EXERCER L'ACTION CONTRE L'ABORDEUR.

Nous allons examiner maintenant par qui pourra être exercée l'action en indemnité contre le navire abordeur.

Cette action pourra être exercée par le capitaine du navire abordé, puis par le propriétaire du navire, le chargeur de la cargaison, les personnes blessées ou les héritiers des personnes tuées dans l'abordage, et enfin l'assureur.

§ 1. **Le capitaine et l'armateur.** — Il est intéressant d'observer que nous nous trouvons ici en présence d'une dérogation à la maxime : *Nul, en France, ne plaide par procureur;* puisque le capitaine peut agir alors qu'il n'est même pas copropriétaire du navire, c'est-à-dire qu'il n'est nullement lésé personnellement par l'abordage. Mais le capitaine personnifie le navire et voilà pourquoi il le représente devant la justice, et la principale cause de cette dérogation aux principes est la nécessité dans laquelle on se trouve, en cette matière, d'agir vite.

Cette exception au droit commun trouve son explication historique dans le contrat de command qui avait fait admettre, au moyen âge, que le capitaine était personnellement obligé. Aujourd'hui, le capitaine plaide en son nom

personnel et sans que le nom du propriétaire figure aux actes de procédure, et cependant le jugement a les mêmes effets que si le propriétaire y était personnellement intervenu.

Cette exception ne s'applique du reste qu'au cas où le capitaine agit pour le compte de l'armateur, c'est ainsi, par exemple, que le capitaine ne pourrait pas agir au nom de l'équipage contre l'armateur.

Ce qui vient d'être dit n'empêche pas que le propriétaire n'ait le droit d'agir personnellement. Sur ce point, la jurisprudence est constante, en France comme en Angleterre.

Enfin, l'armateur gérant étant aux lieu et place des propriétaires, exerce en sa qualité les actions du navire. Il peut poursuivre les tiers et même le capitaine, et il a pour devoir de défendre aux actions qui peuvent être intentées contre le navire.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que le chargeur a, contre les auteurs de l'abordage, une action qui lui est propre pour la réparation du dommage subi par le chargement. — Trib. d'Anvers, 6 février 1893, capitaine Falton c. capitaine Caffiers, navire, *Principe di Napoli*, Rec. d'Anvers, 1893. 1. 123.

Qu'en cas d'abordage, il incombe au demandeur de prouver la faute dans le chef de son adversaire; que si les deux capitaines sont demandeurs et qu'aucun d'eux n'établisse la faute, ils doivent être déboutés tous les deux de leur demande; que dans cette hypothèse, les chargeurs ont, à moins de stipulations contraires dans leurs connaissements, un recours contre le navire qui a chargé leurs marchandises; ils n'ont pas de recours contre l'autre navire. — Trib. d'Anvers, 26 juin 1890, capitaine Bauer c. capitaine Andrew, abordage de *l'Hercules* et *du Deronda*, Rec. d'Anvers, 1893. 1. 47.

Que le capitaine n'a l'exercice des actions en justice que comme mandataire de l'armateur, s'il agit en dehors de ce mandat, la

règle : *Nul, en France, ne plaide par procureur* reprend son empire, le capitaine ne peut donc, à la suite d'un abordage, agir contre l'armateur au nom de l'équipage. — Trib. com. Havre, 26 avril 1899, Terrier, Lemesle et Viaud c. Crescent, navires *l'Étoile* et *New-Biggins*, R. D. M., XV, p. 317.

§ 2. **Action accordée à l'assureur.** — L'assureur a également le droit d'actionner de son chef même le tiers, auteur du dommage : et ceci par application de l'article 1382 du Code civil. En effet, l'assureur a une indemnité à payer, et c'est le tiers, qui par sa faute cause le dommage à l'assureur. La Compagnie d'assurance peut, à plusieurs points de vue, avoir intérêt à assigner elle-même l'abordeur. Prenons un exemple : Les deux navires sont étrangers. Mais l'abordé est assuré à une compagnie d'assurances française. Elle pourra assigner directement l'abordeur devant les tribunaux français en vertu de l'article 14 du Code civil. Si elle avait agi au contraire en qualité de cessionnaire et au nom de l'abordeur étranger, étant aux droits de ce dernier, on aurait pu lui objecter victorieusement qu'elle n'avait pas plus de droits que l'abordeur étranger et l'abordé aurait ainsi pu obtenir que les tribunaux français se déclarent incompétents, forçant ainsi la Compagnie française à aller plaider à l'étranger.

La question de savoir si l'assureur, après avoir payé à l'assuré l'indemnité qu'il lui doit, aura un recours contre le tiers auteur du sinistre a présenté quelque difficulté, parce qu'elle pouvait être envisagée à deux points de vue. On s'est demandé si l'assureur devait être considéré comme subrogé soit légalement (art. 1250-3°, C. civ.), soit s'il pouvait jouir d'une subrogation conventionnelle (art. 1250, C. civ). Mais les tribunaux n'ont point eu à se prononcer d'une manière tout à fait explicite, sur cette question qui

nous paraît oiseuse, tout au moins en matière maritime. Le droit des Compagnies d'assurances prend sa source dans les articles 1382 et suivants du Code civil. Ces articles contiennent le principe de la responsabilité de celui qui cause à autrui un préjudice, or, pourquoi le tiers, auteur du dommage, ne serait-il pas tenu vis-à-vis de la Compagnie d'assurances qui en réalité, supporte le préjudice provenant du fait dudit tiers. Si l'on niait à l'assurance le droit d'agir, on aboutirait à une situation singulière et d'ailleurs unique qui serait celle-ci : l'assuré étant désintéressé n'aurait pu actionner le tiers auteur du dommage qui se serait ainsi trouvé indemne quoique l'auteur d'un sinistre qui appauvrissait un tiers. Ainsi donc, il faut admettre avec la doctrine comme avec la jurisprudence, que l'assureur a une action qui lui est propre, à l'aide de laquelle il peut agir, de son chef, contre le tiers auteur du dommage, après avoir toutefois payé à l'assuré l'indemnité convenue.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'assureur qui a indemnisé l'assuré des suites d'un sinistre a une action en dommages-intérêts contre l'auteur du sinistre pour le préjudice qu'il lui a causé en donnant lieu, par son fait, à l'exercice de l'actionde l'assuré contre l'assureur (C. civ., art. 1382). — Cass., 22 décembre 1852, la Cie La Prudence c. Berlot, S. 1853. 1. 109.

Que l'assureur qui poursuit l'auteur du sinistre exerce un droit qui lui est propre et qui est né dans sa personne en vertu de l'article 1382 du Code civil, que par conséquent l'assureur français peut poursuivre l'auteur du sinistre, alors même qu'il est étranger, devant les tribunaux français. — Trib. de comm. de la Seine, 15 février 1883, la Vigie et l'armement c. Cortesi et divers, J. *La Loi* du 2 mars 1883.

Que l'assureur qui poursuit la réparation du dommage qui lui a été causé par la faute d'un tiers qui l'a mis dans la nécessité d'acquitter envers l'assuré les obligations nées du contrat d'assurance agit non seulement comme cessionnaire des droits de l'as-

suré, mais aussi en vertu d'un droit qui lui est propre, et dont le principe est consacré par l'article 1382 du Code civil; qu'en conséquence, l'assureur français d'un navire étranger perdu dans un abordage avec un navire étranger est fondé, en vertu de l'article 14 du Code civil, à assigner l'abordeur étranger devant les tribunaux français. — Trib. de comm. de Marseille, 7 mai 1884, assureurs c. Cie Hambourgeoise américaine, navires *l'Adrien-Duval* et *la Westphalia*, Rec. du Havre, 1884. 1. 288.

Que l'assureur auquel l'assuré a fait le délaissement a contre l'auteur de l'abordage qui a amené la perte de ce navire, une action directe et personnelle qui trouve sa base dans les dispositions de l'article 1382 du Code civil. — Cass., 12 août 1872, assureurs c. Ryde et Cie, navires *la Thélis* et *Pardis*, Rec. du Havre, 1873. 2. 95.

§ 3. **Action récursoire du propriétaire ou de l'armateur contre le capitaine.** — Nous avons vu que le capitaine, lorsque l'abordage est dû à sa faute, est personnellement responsable. Dans cette hypothèse, l'armateur s'il a tout d'abord été actionné comme civilement responsable, a une action récursoire contre le capitaine pour se faire indemniser par lui du montant des sommes qu'il a été condamné à payer. Mais lorsque l'armateur agit ainsi contre le capitaine, le premier jugement n'a pas, dans cette nouvelle action, l'autorité de la chose jugée, on ne se trouve pas en effet, dans les conditions exigées par l'article 1351 du Code civil, pour qu'il y ait chose jugée, les parties ne sont plus les mêmes, le capitaine pourra donc tout remettre en question et faire renaître la discussion sur le point de savoir s'il y en a eu faute de sa part.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que le jugement qui, statuant sur une action en indemnité pour abordage, a condamné un capitaine, comme auteur de la faute, et son armateur comme civilement responsable à réparer le dommage souffert par l'autre navire,

n'a pas l'autorité de la chose jugée entre cet armateur et le capitaine sur la responsabilité de ce dernier envers l'armateur. — Trib. de comm. de Marseille, 29 juin 1864, Brossard c. Bernard, navire *Bull-Dog.*, M. 1864. 1. 186.

Que le capitaine est responsable envers les armateurs, ses commettants, des dommages résultant d'un abordage, quand il n'a pas pris les mesures qu'il devait prendre pour empêcher cet abordage, que si les tribunaux ont décidé que l'abordage était imputable à la faute des deux capitaines, ces décisions ne peuvent pas être invoquées comme chose jugée dans les rapports du capitaine avec les armateurs, mais qu'elles peuvent être retenues comme documents authentiques faisant preuve du fait coupable qui a occasionné l'abordage. — Cour de cassation de Turin, 11 mars 1875, Dodero c. Sacerdote, rapporté par Clunet, *Journal de droit int. privé*, t. III, p. 133.

CHAPITRE III

CONTRE QUELLES PERSONNES L'ACTION EN INDEMNITÉ POURRA ÊTRE EXERCÉE.

L'action pourra être dirigée ou contre le capitaine du navire abordeur, ou contre l'armateur gérant ou le propriétaire du navire, sauf à lui de bénéficier des prescriptions de l'article 216 du Code de commerce, ou contre l'État, si le navire abordeur est un vaisseau de l'État. Elle peut, enfin, être exercée sur les marchandises du chargement appartenant à des tiers; mais elle ne peut être exercée contre l'affréteur qui aurait loué le navire sans en devenir le gérant d'affaires à ses risques et pour son compte, ni contre le consignataire à l'entrée qui n'est pas le représentant du navire pour des faits relatifs à la sortie.

On s'est demandé si, quand une action est exercée par le propriétaire du navire, ce dernier a qualité pour agir et plaider pour d'autres que pour lui-même, et s'il peut obtenir une condamnation à son profit pour tous les dommages, en présence de la maxime : *Nul, en France, ne plaide par procureur*. La question a été résolue affirmativement par la Cour de Paris, comme on le verra plus loin. Mais nous estimons qu'en présence du texte de l'article 436 modifié par la loi du 24 mars 1891, chaque intéressé ayant pour se pourvoir un délai d'un an, il n'y a plus lieu désor-

mais d'accorder au capitaine un droit de représentation aussi étendu et qu'il doit cesser d'être considéré, comme étant dans une aussi large mesure que précédemment le représentant des chargeurs.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que celui qui, dans une instance, a joué exclusivement le rôle de demandeur poursuivant contre le capitaine et les armateurs la réparation du préjudice causé par un abordage, ne peut être, pour la première fois en appel, actionné comme défendeur, à titre de transporteur, en raison des avaries subies par les marchandises dans le même abordage; que les conclusions prises en ce sens constituent une demande nouvelle dont la Cour a refusé à tort de reconnaître l'irrecevabilité. — Cassation, 1er août 1853, Roturier c. Cie Bordelaise de navigation, navire *Château-Yquem*, J. *Le Droit* du 25 octobre 1893.

Qu'une société commerciale, comme une société de transports maritimes, peut être valablement assignée à une de ses succursales, qu'il est en effet aujourd'hui en principe incontestable et incontesté que les sociciétés de commerce peuvent avoir plusieurs sièges d'opérations, plusieurs domiciles, d'autres sièges sociaux où elles peuvent être valablement assignées par des tiers; que le capitaine d'un navire étant le mandataire légal de la Compagnie à laquelle appartient le navire, il s'ensuit qu'il peut valablement recevoir une assignation pour le compte de la Compagnie et bien qu'assigné tout à la fois en son nom personnel et comme mandataire de la Compagnie, il n'est pas nécessaire qu'une double copie lui soit remise, s'il n'a dans la cause des intérêts ni distincts, ni opposés à ceux de la Compagnie. — Trib. de la Basse-Terre, 27 janvier 1885, Boyer c. Cie transatlantique, abordage de *la Ville de Marseille* et de *la Lise-Amélie*, J. *Le Droit*, du 3 juin 1885.

Qu'en matière de la responsabilité résultant d'abordage, les navires abordeurs et abordés sont les principaux obligés et créanciers, et les capitaines et propriétaires doivent être considérés comme la personnification des navires, comme leurs représentants nécessaires devant la justice et comme mandataires légaux des parties intéressées; que par suite de ce mandat légal, on ne peut opposer la maxime : *Nul, en France, ne plaide par procureur* à l'ac-

tion intentée par l'armateur du navire abordé au nom des divers intéressés. — Paris, 18 décembre 1894, Cie de transports maritimes d'affrètements contre Cie des Messageries maritimes, navires *Yvonne* et *Orénoque*, Rev. int. dr. mar., t. X, p. 743.

Que le capitaine dont le navire a été heurté et endommagé par la faute d'un capitaine a contre celui-ci une action même sur les marchandises du chargement qui appartiennent à des tiers. — Cour d'Amsterdam, 26 avril 1878; Clunet, 1884, p. 205.

Que la demande en indemnité pour abordage ne peut être formée que contre le capitaine du navire abordeur ou contre son armateur; qu'elle ne saurait être recevable si elle était intentée contre le locateur ou affréteur du navire présumé auteur de la collision. — Trib. de comm. de Marseille, 20 janvier 1880, Elan, c. Cie des Docks et Remorquage, navires *Les quatre Orphelins*, Rec. de Marseille, 1880. 1. 91.

Que le consignataire à l'entrée ne représente pas le navire à l'occasion des actions qui pourraient être intentées contre le navire, pour des faits relatifs à la sortie. — Trib. de comm. du Havre, 22 févr. 1881, Capitaine Heintzelmann, c. capitaine Carbon, navires *Volmer*, Rec. du Havre, 1881. 1. 69.

Que le capitaine d'un navire n'est pas un mandataire ordinaire auquel s'applique la règle : *Nul ne plaide par procureur*, mais un mandataire exceptionnel auquel la loi accorde le droit d'ester en justice, en son *nom personnel* pour le compte des armateurs, toutes les fois qu'il s'agit d'un contrat conclu par son entremise et en son nom, concernant le navire dont le commandement lui est confié ou concernant la cargaison, ou bien encore lorsqu'il s'agit d'un dommage causé à ce navire ou à cette cargaison. — Tribunal d'Anvers, 8 décembre 1876, capitaine Gartner, c. capitaine Langley, navire *Luna*, Rec. d'Anvers, 1877. 1. 97.

Que, pour qu'il y ait chose jugée, il faut que la chose demandée soit la même, la demande soit fondée sur la même cause et que la demande soit formée entre les mêmes parties, qu'en conséquence, le propriétaire d'un navire abordé ne peut demander au navire abordeur des dommages-intérêts pour le préjudice matériel qu'il a souffert, en se fondant sur ce que le patron du navire abordé poursuivi en police correctionnelle pour imprudence a été acquitté;

que, réciproquement, le capitaine du navire abordeur ne peut invoquer l'autorité de la chose jugée contre une demande en dommages-intérêts, de la part du propriétaire du navire abordé en se fondant sur une décision de l'autorité maritime qui, appréciant la conduite du pilote qui dirigeait le navire abordeur, a constaté qu'il n'avait pas commis de faute professionnelle. — Trib. de comm. de Nantes, 23 août 1890, Bergmann c. Cassel et Cheminais, navire l'*Hébé*, Rec. de Nantes, 1890. 1. 193.

CHAPITRE IV

CONTRE QUI L'ABORDÉ DEVRA INTENTER SON ACTION AU CAS OU L'ABORDAGE AURA EU LIEU PAR LA FAUTE D'UN TROISIÈME NAVIRE.

On enseigne que le recours doit être exercé contre le troisième navire comme étant l'unique auteur de l'abordage. Cette thèse paraît étrange. On serait tenté naturellement d'assigner l'auteur direct du dommage, quitte à celui-ci de mettre en cause, sous forme d'assignation en garantie, celui qu'il considère lui-même comme l'auteur principal. Cette opinion s'appuie sur cette donnée que l'abordage étant fortuit entre les deux premiers navires, le premier ne peut rien demander au second. Nous avouons n'être point convaincus par cette argumentation. Ne sera-t-il pas plus prudent, au cas échéant, d'assigner les deux?

Jurisprudence. — Il a été jugé : que le navire qui, étant à sa place, a été abordé par la faute d'un navire sortant et jeté sur un autre navire qui se trouvait à côté de lui, ne peut être déclaré responsable, envers ce dernier, des avaries que celui-ci a subies; et il n'y a pas lieu de le condamner, avec recours contre l'abordeur, encore bien qu'il ait lui-même exercé une action directe et en garantie contre l'abordeur; que c'est au navire qui a éprouvé des avaries dans un abordage qu'il incombe de poursuivre directement l'abordeur pour ce qui le concerne, et d'observer à son égard les formalités exigées par la loi; sans pouvoir faire retomber

les fins de non-recevoir qu'il a encourues sur le navire qui a été jeté sur lui par l'abordeur. — Trib. de comm. du Havre, 22 février 1881, capitaine Heintzelmann c. capitaine Carbon, navire *Volmer*, H. 1881. 1. 69.

Que le navire abordé n'a pas d'action contre l'abordant qui a été jeté sur lui par la faute d'un tiers, et que le recours ne peut être exercé que contre ce dernier. — Trib. d'Anvers, 1er avril 1874, capitaine Banourich c. capitaine Brady, abordage du *Cavaliere Sgardelly* et de *l'Armstrong*, R. A., 1874. 1. 268.

CHAPITRE V

DU DROIT DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ABORDEUR DE FAIRE ESTIMER SON NAVIRE AVARIÉ DANS LE BUT DE POUVOIR LE FAIRE RÉPARER ET NAVIGUER ENSUITE, EN SE RÉSERVANT LA FACULTÉ D'ABANDON.

Toutes les fois qu'un procès est né à la suite d'un abordage, il faut s'attendre à une procédure parfois variée (enquête, expertise), et naturellement la solution définitive peut n'intervenir qu'après un temps assez long. Que deviendra le navire pendant le procès? Va-t-il continuer à naviguer? Va-t-on le réparer? La question est des plus délicates, car il importe avant tout que le propriétaire ne perde pas son droit d'abandon. Aussi, certains armateurs ont-ils imaginé de faire expertiser leur navire et d'en faire fixer la valeur après l'abordage et avant toute réparation; puis ils estimaient que le prix ainsi fixé, ils auraient la faculté de reprendre leur navire, de le réparer, de le faire naviguer en se réservant la faculté d'abandon; de sorte qu'ils pourraient toujours à un moment donné se libérer en abandonnant non plus le navire, mais sa valeur. La jurisprudence, comme on le verra, a varié sur ce point. Mais il est désirable que les tribunaux arrivent à admettre le mode de procéder prôné par les armateurs. Comment admettre qu'un propriétaire de navires ne puisse ni réparer, ni faire naviguer, ni vendre, fût-ce pour le compte de qui

de droit, son navire pendant toute la durée du ou des procès sans perdre sa faculté d'abandon? Il devra alors laisser son navire dans l'état où il se trouve pendant un laps de temps parfois fort long; et, sans préjudice des avaries causes du procès, le navire ira, en outre, en se dépréciant tous les jours, car aujourd'hui, chacun sait qu'un navire qui ne navigue pas perd par cela même de sa valeur chaque jour. Enfin, si le lecteur veut réfléchir à ce qu'est devenue la marine aujourd'hui, au tonnage des navires, aux frais généraux journaliers qu'ils comportent même au chômage, il verra que la solution désirée par les propriétaires de navires et les armateurs s'impose, le système inverse étant absolument impraticable aujourd'hui.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que pendant la durée du procès intenté à un armateur en responsabilité des faits du capitaine, responsabilité dont il pourrait, en cas de condamnation, se libérer par l'abandon du navire et du fret, l'armateur n'est pas fondé à demander pour fixer la somme jusqu'à concurrence de laquelle il sera responsable (échéant le cas de condamnation et d'abandon), soit l'estimation du navire par experts, soit même sa vente publique, qu'il en est ainsi même dans le cas où le navire qui donne lieu à l'action est en état d'avaries, et ne peut reprendre la mer sans réparations. — Trib. de comm. du Havre, 28 janvier 1884, Les fils de C. Fisher c. Poupel et Saint-Léger, abordage du *Marguerite-Lily* et du *Don de Dieu*, Rec. du Havre, 1884. 1. 126.

Que le propriétaire d'un navire a le droit d'en faire abandon tant qu'il n'a pas fait d'actes inconciliables avec le droit qu'il invoque; que le propriétaire d'un navire engagé dans un abordage se rend non recevable à en faire l'abandon lorsque, assigné en responsabilité d'abordage, il a, de son côté, assigné l'autre navire en responsabilité de l'abordage, qu'il a fait réparer son navire et l'a fait voyager dans son intérêt personnel jusqu'au jour où il a péri dans un autre sinistre. — Cour d'appel de Rennes, 11 juin 1884, Oriolle c. Flornoy fils, abordage de *l'Abeille n° 15*, et du *Saint-Louis*, Rec. du Havre, 1884. 1. 198.

Mais jugé en sens contraire : que (dans cette espèce, une expertise avait été faite, le propriétaire y avait assisté, mais en faisant toutes ses réserves relativement au droit d'abandon), la dérogation aux principes de l'article 216 du Code de commerce intéresse au plus haut point la fortune publique, puisque, sans elle, les opérations maritimes deviendraient impossibles; que la faculté donnée à l'armateur de se libérer par l'abandon a pour but d'empêcher que sa fortune de terre se confonde avec sa fortune de mer, et qu'elle puisse être compromise par les hasards de la navigation, que les termes de l'article 216 sont formels et absolus et que la seule forclusion au droit d'abandon édicté par cet article est celle qui résulte de faits établissant d'une façon claire et précise que celui qui peut faire abandon a renoncé à cette faculté; que l'abandon n'est pas une exception mais un moyen de libération; qu'ayant pour effet d'affranchir l'armateur des obligations qui lui incombent comme responsable des faits du capitaine, il ne peut être contraint d'invoquer ce moyen de libération tant que l'étendue de son obligation n'a pas été déterminée; qu'il peut donc l'exercer en tout état de cause à moins d'y avoir renoncé par des actes inconciliables avec cette faculté; que si celui qui intente l'action n'a pas usé du droit qu'il pouvait avoir de saisir conservatoirement le navire pour le cas où son action aurait réussi, s'il n'a pas voulu encourir la responsabilité fort grave de dommages-intérêts en l'obligeant à rester dans l'inaction, il ne peut reprocher à l'armateur de ne pas l'avoir fait par lui-même et de ce fait qu'il n'a pas consenti à laisser en état de chômage son navire et à subir les pertes en résultant, prétendre que par là même il est déchu du droit qui est écrit dans la loi. — Trib. de comm. de Nantes, 4 janvier 1879, capitaine Allemand c. Riom, abordage de *l'Émile* et de *la Favorite*, Rec. de Nantes, 1879. 1. 39.

CHAPITRE VI

DES FINS DE NON-RECEVOIR.

---

§ 1. **Historique. Généralités.** — On appelle fin de non-recevoir « une exception par laquelle on soutient que la « partie adverse n'est pas recevable à intenter une action, « une demande. Les fins de non-recevoir se tirent de la « forme ou du défaut de qualité, ou du laps de temps, ... « du laps de temps quand il y a quelque prescription « acquise. »

Les articles 435 et 436 du Code de commerce ont été l'objet d'une réforme, aux termes de la loi des 24 et 25 mars 1891 ; mais il importe, pour se rendre un compte exact de cette réforme, de mettre sous les yeux du lecteur l'ancien texte que l'on comparera ensuite au texte de la loi nouvelle.

Ancien article 435. — « Sont non recevables : toutes ac- « tions contre le capitaine et les assureurs pour dommage « arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protes- « tation; toutes actions contre l'affréteur pour avaries, si « le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans « avoir protesté; toutes actions en indemnité pour dom- « mage causé par l'abordage dans un lieu où le capitaine « a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation.

Ancien article 436. — Les protestations et réclamations « sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les « vingt-quatre heures, et si, dans le mois de leur date « elles ne sont suivies d'une demande en justice. »

Ces articles reproduisaient les articles 5, 6, 7 et 8 de l'ordonnance de 1681 (livre I, titre XII). Ils ont été longtemps défendus par les légistes qui, pour les justifier, invoquaient la nécessité pour ceux qui se prétendent lésés par un abordage, d'agir promptement afin d'éviter toute incertitude sur le point de savoir si les avaries existant au moment dudit abordage sont dus à l'abordage même, ou à des accidents postérieurs.

Souvent, ajoutaient-ils, il pouvait y avoir lieu de procéder à une enquête, et il était nécessaire de pouvoir entendre les marins avant que les équipages fussent dispersés. Et on invoquait l'article 418 du Code de procédure : « Dans les « affaires maritimes où il existe des parties non domiciliées, « et dans celles où il s'agit d'agrès, victuailles, équipages « et radoubs de vaisseaux prêts à mettre à la voile, et *autres* « *matières urgentes et provisoires*, l'assignation de jour à « jour ou d'heure à heure pourra être donnée sans ordon- « nance et le défaut pourra être jugé sur-le-champ; » et on observait que les contestations relatives aux abordages devaient évidemment être comprises dans les causes *urgentes et provisoires* dont il est question dans cet article. Valin lui-même avait démontré, d'une manière précise, la nécessité d'une procédure rapide : « Les acci- « dents maritimes sont si fréquents, dit-il, qu'il se pour- « rait qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, « souffrît dans un intervalle assez court d'autres avaries « dont on dissimulerait la cause pour les faire regarder « comme une suite naturelle, ou même comme un effet

« direct de l'abordage. Tel est le motif de la brièveté de « l'action concernant l'abordage, et rien, assurément, n'est « plus juste, pour éviter les surprises. »

Ainsi donc, pour que l'intéressé conservât ses droits à l'indemnité dérivant de l'abordage, il fallait avant tout :

1° Qu'une réclamation ou protestation ait été signifiée dans les vingt-quatre heures.

2° Que cette réclamation ou protestation fût suivie dans le mois d'une demande en justice.

Mais, d'autre part, de toutes les dispositions édictées par les lois décrets ou règlements qui régissent la matière des abordages, aucune n'a, à coup sûr, été l'objet de critiques aussi vives et parfois même aussi violentes que le troisième paragraphe de l'article 435 du Code de procédure au sujet duquel un auteur justement apprécié a été jusqu'à écrire : « La jurisprudence, en cette matière, révolte chez moi le « sens moral en même temps que le sens juridique. »

On sait que ce troisième paragraphe est ainsi conçu :

« Sont non recevables : toutes actions en indemnité pour « dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capi- « taine a pu agir s'il n'a point fait de réclamation. »

Et cette réclamation, aux termes de l'article 436, était nulle si elle n'était pas signifiée dans les vingt-quatre heures et suivie dans le mois d'une demande en justice.

Le système de la critique consistait à prendre à la lettre les termes de l'article et à en conclure que les dommages causés par l'abordage dans un lieu où le capitaine a pu agir ne pouvaient être que ceux par lui éprouvés dans un port; mais on allait plus loin encore : il fallait, selon elle, que le navire abordeur soit lui-même resté au port et n'ait pas repris la mer, sinon le capitaine de l'abordé ne pourrait pas agir n'ayant personne à qui signifier sa réclamation.

Pris ainsi à la lettre, l'article 435 deviendrait à peu près sans application. C'est en pleine mer que les abordages aujourd'hui sont le plus fréquents, c'est aussi en pleine mer qu'ils sont de beaucoup le plus graves, et il n'est pas admissible que le législateur les ait complètement perdus de vue lors de la rédaction de l'ordonnance de 1681, puis plus tard du Code de 1807, s'ils étaient rares à ces époques. Cependant, le cas devait-il se présenter quelquefois.

Les adversaires de la loi et de la jurisprudence prétendaient faire une distinction entre la *protestation* dont il est question dans les deux paragraphes de l'article et la *réclamation* dont parle le dernier paragraphe. La protestation, disaient-ils, est un simple acte conservatoire d'une action qu'on n'exerce pas encore et qu'on renoncera peut-être à exercer, c'est un avertissement à l'adversaire possible; il faut un certain temps au réceptionnaire pour vérifier l'état des marchandises et décider s'il fera une réclamation, et aussi au capitaine pour décider s'il intentera, par exemple, une action d'avaries communes. La protestation réserve le temps à l'un et à l'autre. Mais le capitaine du navire abordé sait bien, dès le premier moment, à qui il croit devoir attribuer la faute de l'abordage, s'il est en faute lui-même, s'il y a force majeure, ou s'il considère que l'abordeur est en faute. De plus, il y a péril en la demeure, car le navire abordeur pourrait s'esquiver. Ce n'est pas une protestation conservatoire qu'on lui recommande de faire, c'est une réclamation signifiée.

Cette argumentation n'était pas beaucoup plus convaincante. La protestation, comme les réclamations sont des actes que l'on peut, ce nous semble, classer indifféremment l'un et l'autre dans la catégorie des actes conservatoires, et le Code ne paraît nullement avoir voulu faire entre eux la

moindre différence. Il disait, article 436 : Ces protestations *ou* réclamations sont nulles si..., etc..., et non pas : Ces protestations *et* réclamations. La conjonction *ou* indique bien qu'il entendait employer indifféremment le mot protestations et le mot réclamations auxquels il donne la même portée. D'ailleurs, il n'est pas aisé de concevoir que le capitaine ait plutôt besoin de réflexion dans un cas que dans l'autre. De toute façon, il protestait, ou réclamait dans les vingt-quatre heures, et avait ensuite un mois pour apprécier ce qu'il croyait devoir faire. Il pouvait, dans l'un comme dans l'autre cas vérifier les dommages, parlementer, transiger s'il lui convenait, sans que la nécessité d'une distinction du genre de celle que l'on voulait établir se fasse sentir, pas plus dans la doctrine que dans la pratique.

En somme, le législateur, s'attachant à une question de style, et dans le but de rompre la monotonie résultant de la répétition des mêmes termes, « souci dont le législateur français est trop souvent préoccupé », a employé le mot réclamation, sans songer qu'il puisse venir à l'esprit du juge ou du commentateur de lui donner un sens différent de celui qu'il attribue au mot protestation.

L'ingénieuse critique ci-dessus exposée ne pouvait donc être admise et la jurisprudence qui avait rejeté définitivement un système qui aboutissait à la prescription trentenaire, inadmissible en semblable matière, avait trouvé dans les textes aussi bien que dans l'intérêt bien entendu du justiciable sa pleine justification.

Ceci posé et étant admis que la loi s'imposait, et doit être appliquée telle qu'elle est tant qu'aucun changement ne lui aura été apporté, il faut bien reconnaître qu'il était fort à désirer que les articles 435 et 436 fussent l'objet d'une revision et d'une modification.

L'anomalie la plus choquante était celle qui permettait que la négligence du capitaine pût faire perdre à tous les intéressés leurs actions: et il eût fallu, pour être équitable, que la loi permît aux dits intéressés d'agir, malgré l'absence de protestation du capitaine.

Le projet français de 1865 paraissait avoir admis en cette matière toutes les réformes désirables; elles pouvaient se résumer à ceci :

La protestation ne devait plus être nécessaire, mais seraient déclarées non recevables toutes actions en indemnités si la demande n'était pas faite en justice dans le mois de la connaissance acquise de l'arbordage par les intéressés. De plus, la demande formée par le capitaine ou le propriétaire du navire abordé conserverait les droits des hommes de l'équipage, des chargeurs, des passagers et autres intéressés, et la négligence du capitaine ne compromettrait pas les droits des intéressés auxquels serait conservé la faculté d'exercer directement leurs droits à défaut du propriétaire ou du capitaine.

Toutes ces discussions et toutes ces difficultés devaient amener une réglementation nouvelle; et dès 1886, une proposition de loi était présentée, qui ne fut votée que les 24-25 mars 1891 après des péripéties multiples qu'il serait fastidieux de relater ici.

Cette loi est ainsi conçue :

Article unique. — Les articles 435 et 436 du Code commerce sont modifiés ainsi qu'il suit :

Art. 435. — Sont non recevables : toutes actions contre le capitaine et les assureurs pour dommage arrivé à la marchandise, si elle a été reçue sans protestation; toutes actions contre l'affréteur pour avaries, si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans avoir protesté.

Ces protestations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, et si dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Art. 436. — Toutes actions en indemnité pour dommage provenant d'abordage, sont non recevables si elles n'ont été intentées dans le délai d'un an à compter du jour de l'abordage.

Le très distingué rapporteur de la présente loi à la Chambre des députés s'exprimait ainsi :

« L'intérêt des commerçants exige que les opérations « maritimes se poursuivent avec célérité. Si, à sa rentrée « au port, le navire, après avoir déposé sa cargaison, reste « sous le coup des poursuites judiciaires prenant leur « source dans le voyage qui vient de se terminer, le voyage « suivant est menacé, car un retard de quelques jours peut « aisément compromettre le succès de l'entreprise. Le légis- « lateur a, de tous temps, veillé à ce que les réclamations « à faire, soit par les réceptionnaires des marchandises, « soit par le capitaine, fussent soumises à des délais fort « brefs, et l'ordonnance de 1681 aussi bien que le Code de « commerce ont pris soin de créer des fins de non-recevoir « absolues contre toute action judiciaire non intentée dans « ces délais.

« Les articles 435 et 436 du Code de commerce appliquent « ces fins de non-recevoir : 1° aux actions contre le capi- « taine et les assureurs pour dommage arrivé à la mar- « chandise, 2° aux actions du capitaine contre l'affréteur, « à raison d'avaries, 3° enfin, à toute action en indemnité « pour dommages causés par l'abordage de deux navires.

« Pour tous ces dommages, une protestation dans les « vingt-quatre heures, suivie dans le mois d'une action en « justice est nécessaire. Mais alors que pour les avaries ré-

« sultant du transport des marchandises, le point de départ « du délai de vingt-quatre heures est nettement fixé, soit par « le fait de la remise des marchandises au destinataire, soit « par le paiement du fret, en matière d'abordage, le point « de départ est au contraire sujet à mille contestations.

« En effet, le capitaine abordé doit faire sa réclamation « dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un lieu « où il peut agir, expression assez vague qui a donné lieu, « comme nous le verrons à de nombreuses difficultés. De « plus, la brièveté du délai est ici draconnienne, car on « comprend aisément que la situation du capitaine qui, dès « l'arrivée dans un port doit pourvoir à la sécurité de son « navire, souvent aux prises avec la tempête, ne ressemble « en rien à celle du négociant qui doit vérifier l'état des « marchandises déposées sur le quai de débarquement. Ici, « le délai de vingt-quatre heures est amplement suffisant; « là, il est presque dérisoire. Enfin, les nécessités de la na- « vigation actuelle, et son mode d'action ont absolument « changé depuis la promulgation du Code de commerce.

« Les auteurs de la proposition que nous examinons « constatent très justement que les abordages deviennent « de jour en jour plus fréquents et plus désastreux; cela « tient à ce que les routes maritimes diffèrent profondé- « ment de ce qu'elles étaient autrefois. La navigation à « vapeur, dans un but d'économie, pratique toujours le « trajet le plus direct. Il en résulte que la route est la « même pour deux navires marchant en sens contraire; « d'autre part, la vitesse acquise, la dimension et le poids « de la masse en mouvement rendent les sinistres très sou- « vent irréparables.

« En cas de *perte totale*, l'action en délaissement se pres- « crivant par six mois, il n'y a pas d'inconvénients sérieux,

« les intéressés se hâtant, aussitôt après la réception de la « nouvelle du sinistre, de régulariser leur situation. Mais « dans le cas *d'avaries*, les articles 435 et 436 maintiennent « un état de choses très dangereux.

« Nous avons dit que les expressions employées par le « législateur dans le troisième paragraphe de l'article 435 « sont vagues. La jurisprudence a maintes fois hésité sur « leur interprétation. L'article 435 s'applique-t-il à l'abor- « dage en pleine mer ou seulement à l'abordage dans un « port, ou près d'un port? Qu'est-ce qu'un lieu où le capi- « taine peut agir? Dans quel lieu, au contraire, sera-t-il « réputé ne pouvoir agir? Doit-il porter sa plainte dans les « ports où la France n'a pas de consuls, devant les juges « du pays? Faut-il tout au moins protester devant les auto- « rités locales? Quand les autorités ou même le consul « français siègent à quelque distance du lieu où le navire « se réfugie, le capitaine doit-il se déplacer dans les vingt- « quatre heures de son arrivée, abandonner son navire et « son équipage? Comment, et à partir de quel moment « doit être calculée le délai de la protestation? Toutes ces « questions se sont posées et ont donné lieu à de nom- « breux arrêts.

« Elles sont d'ailleurs rendues bien difficiles par l'ex- « trême brièveté du délai imparti au capitaine. On peut « vraiment se demander si le Code de commerce s'est rendu « compte de tous les travaux, de tous les embarras qui « s'imposent à un capitaine, au moment où il entre dans « un port et s'il n'a pas édicté une disposition à peu près « impraticable en fixant à vingt-quatre heures la durée « du délai de la protestation?

« La proposition que nous vous demandons d'adopter « supprime toutes ces difficultés en fixant le point de

« départ au jour même de l'abordage et en étendant à « une année le délai dans lequel l'action basée sur le dom- « mage causé par l'abordage pourra être intentée.

« Une autre considération nous a paru décisive. La ma- « rine française dans les cas qui nous occupe, se trouve « dans un état d'infériorité très marquée à l'égard des « autres marines du globe. Alors que nos capitaines ou nos « armateurs sont emprisonnés dans un délai de vingt-quatre « heures pour la protestation et d'un mois pour l'introduc- « tion de l'instance, la plupart des nations étrangères « accordent des délais bien plus longs. Quelques-unes, « comme l'Angleterre, n'ont admis aucune prescription « et aucune fin de non-recevoir. Il en résulte que nos na- « vires, après l'abordage, restent sous le coup de demandes « en dommages-intérêts pendant un laps de temps consi- « dérable tandis que les étrangers profitent, pour repousser « les actions de nos nationaux, des dispositions vraiment « trop sévères de notre Code de commerce.

« Nous nous sommes arrêtés après discussion, au délai « d'un an proposé par nos honorables collègues ; c'est celui « de presque toutes les prescriptions en matière de com- « merce maritime (art. 433, C. comm.). Il nous a paru « d'ailleurs que ce délai devait avoir une certaine durée, « car il ne s'agit plus ici de la protestation, mais de l'ac- « tion à introduire devant les tribunaux. Or, en tenant « compte de la durée des plus longues traversées par « voilier et de l'état actuel des correspondances postales et « télégraphiques, un délai moindre aurait été dangereux, « un plus long, complètement inutile. Il ne faut pas perdre « de vue que ce délai sera très rarement épuisé, car les « parties lésées ont le plus grand intérêt à l'abréger.

« Quant au texte, nous avons pensé qu'il était nécessaire

« de refondre les deux articles 435 et 436, en plaçant dans « le premier tout ce qui a trait aux fins de non-recevoir « que nous jugeons utile de conserver, et dans le second, « ce qui concerne l'abordage ».

Le nouvel article 436 est conçu en des termes très généraux, il s'applique donc certainement au cas de perte totale comme au cas d'avaries, c'était au contraire une question discutée que de savoir si les anciens articles 435 et 436 s'appliquaient à ces deux hypothèses. Une autre controverse, née des termes employés par l'ancien article 435, ne pourrait plus également se poser maintenant, il est certain que le nouvel article 436 doit recevoir son application, que l'abordage ait eu lieu en pleine mer, dans un port ou dans une rade.

§ 2. **Portée du nouvel article 436** (Loi du 24 mars 1891). — Mais il ne faut pas oublier que, au regard des assureurs et des diverses personnes intéressées à la cargaison, les délais de vingt-quatre heures pour protester et d'un mois pour assigner subsistent dans la nouvelle rédaction de l'article 435, telle qu'elle a été établie par la loi du 24 mars 1891. Il peut y avoir lieu, en effet, en ce qui concerne ces intéressés à des vérifications et à des constatations urgentes qui deviendraient, dans la suite, impossibles si elles étaient ajournées. Il y a là, pour l'intéressé, un moyen de défense constituant une exception opposable en tout état de cause.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'article 435, § 3 du Code com. est une disposition exceptionnelle qui ne peut être étendue, en dehors du cas spécial qu'elle prévoit, celui d'un dommage causé par un abordage, c'est-à-dire par le choc de deux navires ; que spécialement, elle n'est pas applicable à l'action en dommages formée par le navire remorqué contre le navire remorqueur et basée sur l'échouement du navire remorqué sur un banc

de corail au cours du remorquage. — Cour de cassation, 25 mai 1891, Craword et Cie c. Société commerciale de l'Océanie et Clary Wilmar, navire *Tropie Bird*, S. 93. 1. 411.

§ 3. **Caractère juridique de la fin de non-recevoir.** — On est d'accord pour reconnaître que la fin de non-recevoir fondée sur les articles 435 et 436 sont opposables en première instance comme en appel : cette fin de non-recevoir constitue, en effet, un moyen de défense portant sur le fond même du litige, et ne saurait être assimilée à une nullité d'exploit ou d'acte de procédure susceptible d'être couverte par des conclusions au fond. Mais elle n'est pas d'ordre public et ne peut, en conséquence, ni être suppléée d'office par le juge, ni être invoquée pour la première fois devant la Cour de cassation. N'étant pas d'ordre public, il est également loisible aux parties d'y renoncer, et cette renonciation peut être soit expresse, soit tacite.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que dans les termes de l'article 436 du Code de commerce, les conclusions à fin de déchéance ne peuvent pas être considérés comme des nullités ou des exceptions de procédure qui serait couvertes par des conclusions au fond, et qu'elles constituent au contraire au profit de ceux qui sont cités par suite de la responsabilité qu'ils auraient encourue, un moyen de défense proposable en tout état de cause, puisque, en réalité, ce moyen porte sur le fond même du litige, et est de nature à le trancher. — Cassation, 10 avril 1865, Messageries impériales c. Roussel, vapeur *le Tigre*, D. 1865. 1. 229; et 24 novembre 1873, Hormaza c. Westendorf, D. 1874, 5. 41.

§ 4. **Point de départ du délai d'un an accordé par l'article 435.** — Le délai d'un an court du jour de l'abordage et non du moment où chacun a eu connaissance de l'abordage; le législateur a estimé que le délai d'un an était largement suffisant pour que tous les intéressés fussent

avertis et eussent le temps d'agir; en ne tenant pas compte du moment où ils ont eu connaissance de l'événement, il a évité bien des difficultés et des complications.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que la demande en justice doit être formée dans les délais impartis par la loi, et que cette demande non introduite dans les délais voulus sera non recevable alors même qu'une expertise tendant à faire constater les avaries aurait été ordonnée avant l'expiration du délai. — Cassation, 10 avril 1865, Messageries impériales c. Roussel, vapeur *le Tigre*, D. 1865. 1. 239.

Que la demande en justice qui doit être formulée dans les délais prévus par la loi ne peut être suppléée par la requête présentée au président du tribunal de commerce à fin d'expertise, pour constater l'état des avaries, ordonner les mesures provisoires nécessaires et indiquer le préjudice causé. — Cour d'Aix, 7 février 1873, Cie du South Eastern c. Merlen, D. 1874. 5. 42; Cour de Bordeaux, 4 juin 1862, Depiot c. Berniard, D. 1863. 2. 132.

§ 5. **Les articles 435 et 436 sont sans application en cas d'abordage par un navire de l'État.** — On admettait que les articles 435 et 436 du Code civil n'étaient pas applicables aux actions dirigées contre l'État à la suite d'abordage par des navires lui appartenant. Les motifs donnés pour faire admettre cette solution et tirés de ce que ces articles ni aucun autre texte ne déclaraient les prescriptions qu'ils édictaient applicables aux demandes tendant à faire établir la responsabilité de l'État à raison de la faute d'un de ses agents, ont conservé toute leur valeur sous l'empire du nouvel article 436. Cette solution doit par conséquent continuer à être admise; il en résulte que la prescription de trente ans est seule applicable aux actions pour abordage dirigées contre l'État.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : l'article 436 du Code de commerce relatif au délai dans lequel l'action devra être intentée n'est pas applicable au cas où la réclamation tend à faire déclarer l'État responsable des avaries causées par la faute d'un de ses agents; aucune loi n'ayant étendu aux demandes de cette nature la déchéance de l'article 436 du Code de commerce. — Conseil d'État, 2 mai 1890, Thue Johnsen et autres c. Ministre des travaux publics, navires *Dovre* et *Grand-Banc*, D. 91. 3. 104.

§ 6. **La prescription de l'article 436 n'est applicable qu'en ce qui concerne les dommages causés aux choses et non en ce qui concerne les dommages causés aux personnes.** — On admet que les anciens articles 435 et 436 sont complètement étrangers aux actions en indemnité prenant leur base dans le dommage éprouvé par les personnes à la suite d'un abordage. On appliquera donc en cette matière les prescriptions ordinaires; c'est-à-dire : la prescription trentenaire, ou même la prescription de dix ou de trois ans si l'abordage résulte d'un crime ou d'un délit. On s'es demandé pourquoi cette différence. Certaines décisions se sont appuyées sur ce que, lorsque les particuliers intentent une action pour obtenir le paiement d'une indemnité à laquelle ils prétendent avoir droit comme victimes d'un abordage maritime, il s'agit là d'une action civile et non d'une action commerciale. Le motif ne nous paraît pas très concluant; il est d'ailleurs peu juridique. Il vaut mieux admettre avec les auteurs que cette différence provient des motifs mêmes qui ont fait édicter par le législateur les prescriptions des articles 435 et 436 du Code de commerce. On sait que la loi a été faite pour obliger les intéressés à faire rapidement constater les avaries survenues après l'abordage; pour qu'il n'y ait aucun doute à un moment donné sur le point de savoir si les avaries existantes pro-

viennent bien de l'abordage ou de quelque accident postérieur. Ainsi donc l'action en indemnité basée sur la mort ou les blessures d'une personne à la suite d'un abordage variera suivant que l'abordage résulte d'un crime ou d'un délit (articles 637 et 638 du Code d'Instruction criminelle). Ces dispositions sont d'ordre public, et destinées à assurer la sécurité des personnes. Elles doivent prévaloir contre les dispositions toutes particulières des articles 435 et 436.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que la prescription d'un an édictée par l'article 436 du Code de commerce ne s'applique qu'aux demandes en indemnité pour dommages causés aux choses et non à l'action en réparation intentée par les personnes qui ont été victimes d'un abordage et fondée sur le crime ou le délit commis par le capitaine, aux termes des articles 637 et suivants du Code d'instruction criminelle, cette dernière action ne se prescrit que par la même laps de temps que l'action publique, c'est-à-dire, suivant les circonstances, par trente, dix ou trois ans. — (Cour de cassation, 13 mars 1900, C^le^ générale Transatl. c. époux Bernard, navires *Calvados* et *Yvonne*, S. 1900. 1. 257).

§ 7. **Circonstances qui font présumer la renonciation au droit de se prévaloir de la déchéance.** — Nous avons dit que la prescription de l'article 436 n'étant pas d'ordre public, il est loisible aux parties d'y renoncer. La renonciation expresse ne présente aucune difficulté.

Mais la renonciation peut être tacite. Et les circonstances sont variées qui font présumer que l'intéressé a renoncé au moyen tiré des articles 435 et 436. Les juges auront à décider en cas de litiges; nous donnons ci-dessous quelques décisions judiciaires ayant trait à cette matière, on verra que la renonciation peut résulter de pourparlers ou de tentatives d'arrangement intervenues entre les parties après

l'expiration des délais. La renonciation, tacite peut résulter encore de la présence des parties sans protestation de leur part aux opérations de l'expertise; elle peut résulter enfin de la déclaration d'abandon du navire et du fret et de l'assignation en validité de cet abandon.

Jurisprudence. — Il a été jugé que la fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce peut être couverte par la présence d'une partie, sans protestation de sa part, aux opérations de l'expertise ordonnée pour rechercher les causes de l'abordage. Trib. de comm. Nantes, 9 avril 1859, Dejoie c. Audouy et autres, navires *Ballark*, *Confidence* et *Jeune Hortense*, Rec. de Nantes, 1859. 1. 209.

Que la preuve faite, que la procédure a été arrêtée par des propositions d'arrangement et des démarches ayant pour objet de terminer l'affaire à l'amiable au moyen d'une indemnité, suffit pour empêcher la déchéance formulée par l'article 436 du Code de commerce. — Rouen, 15 mai 1860, Persil c. Herpin, navires *Jason* et *Quatre frères bien aimés*. — Recueil de Rouen, 1860, p. 308.

Que la fin de non-recevoir résultant de ce que la procédure n'a pas été faite en temps utile n'est pas encourue lorsque les parties ont entre elles des pourparlers pour arriver à une entente sur le règlement des conséquences de l'abordage, mais que, pour que ces pourpalers puissent avoir l'effet de relever de la déchéance, il faut que ces pourpalers portent précisément sur la responsabilité encourue ou prétendue contre l'abordeur, et que leur objet soit le même que celui de l'action en justice. — Tribunal de commerce du Havre, 8 septembre 1869, Dalley, c. Cie Translatique, navires *Phénix* et *Péreine*. — Rec. du Havre, 1869. 1. 195.

Que la déchéance édictée par l'article 436 du Code de commerce, ne peut être assimilée à une nullité d'exploit ou d'acte de procédure qui serait couverte par des conclusions au fond, elle constitue au contraire un moyen de défense qui peut être proposé en tout état de cause. — Cour de cassation, 24 novembre 1873, Hormaza c. Westendorf, navires *Bataria* et *Pejneta*, S. 1874. 1. 23. — Cassation, 8 mars 1865, Messageries c. Grosset-Grange, navire *Le Sahel*, S. 1865. 1. 283.

Qu'alors même qu'une expertise aurait eu lieu contradictoirement entre les parties, il faut que la demande en justice soit intentée dans les délais impartis par la loi sans quoi il y a déchéance, et que l'exception de déchéance à défaut de demande en justice régulière, constitue un moyen de défense proposable en tout état de cause. — Cour de cassation, 13 mai 1889, Cie Transatlantique c. Foucault, Camberlin, t. 39, n. 11865.

Que les délais de la déchéance ne sont pas suspendus par des pourparlers entre les parties, lorsqu'il est constant que les pourparlers n'ont pas eu pour but d'arriver à un arrangement entre les parties et qu'ils n'ont pas été tels qu'on puisse en induire un accord tacite de se faire, durant un certain temps, remise des rigueurs de la loi. — Rennes, Guilbaud c. Flornoy, abordage du *Courrier* n° 2 par le *Paris et Londres*, Rec. de Nantes, 1861. 1. 249.

Que les pourparlers dont le capitaine abordé prétend tirer une renonciation à la fin de non-recevoir résultant des articles 435 et 436 du Code de commerce, ne peuvent résulter de circonstances vagues et équivoques, notamment de remises sollicitées à l'audience, et doivent impliquer le concours manifeste et simultané de la volonté des parties. — Rouen, 29 décembre 1880, Davis c. Bidgrain et Gimer, goélette *Père de famille*, S. 1882. 2. 253.

Que les pourparlers intervenus entre les parties, peuvent, lorsqu'ils impliquent de la part de l'abordeur et de l'abordé l'intention de régler le différent à l'amiable constituer de la part de l'armateur du navire abordé une renonciation à invoquer la fin de non-recevoir édictée par l'article 436 du Code de commerce. — Rennes, 26 novembre 1884, Leroux c. Devillers, navires *Zoé* et *Père Guignard*, S. 1885. 2. 214.

Que les formalités édictées par les articles 435 et 436 du Code de commerce n'étant pas d'ordre public, peuvent être suppléées par des actes équivalents ; que spécialement, l'action d'avaries est recevable de la part du destinataire d'une marchandise, bien qu'il n'ait fait aucune protestation, si le capitaine du navire a provoqué une expertise le jour même de son arrivée pour faire établir l'état des pertes et dommages, alors surtout que l'expertise a eu lieu dans l'intérêt commun des parties et par suite d'un accord tacite

entre elles. — Cour de cassation, 15 juillet 1872, Valery c. Orenga et autres, vapeur *Événement*, S. 1874. 1. 317.

Que la correspondance échangée entre le capitaine d'un navire abordé et les armateurs du navire abordeur et de laquelle il résulte que le capitaine abordé a réclamé à raison de l'abordage, mais que les parties ont demandé ou consenti à attendre le rapport de mer du capitaine du navire abordeur, le retour de celui-ci, et le résultat d'une enquête, constitue des pourparlers qui ont eu pour effet de dispenser le capitaine abordé des formalités prévues par la loi ; que l'action en indemnité intentée par le capitaine abordé immédiatement après la rupture de ces pourparlers ne peut être atteinte par aucune fin de non-recevoir pour défaut de signification de protestations et d'actions dans le mois. — Trib. civ. Havre, 15 mars 1870, capitaine Balleine c. Quesnel frères, navires *Swalow* et *Vauban*, Rec. du H., 1870. 1. 67.

Qu'en matière d'abordage, la réclamation adressée par lettres aux représentants du navire abordeur, qui n'y ont pas répondu, ne saurait équivaloir à des pourparlers d'arrangement. — Trib. civ. Havre, 19 février 1868, Cie des Express c. Mohr Nicolle et Cie, abordage du chaland *André* par le *Hausa*, Rec. du H., 1868. 1. 78.

Que la renonciation à invoquer la fin de non-recevoir tirée de la non-assignation dans les délais de la loi peut résulter de pourparlers intervenus entre l'abordé et l'abordeur et dans lesquels ce dernier, au lieu d'invoquer la déchéance encourue par le réclamant consent à examiner au fond le mérite des réclamations. — Rouen, 27 avril 1871, Balleine c. Quesnel frères et Launay, navires *Swalow* et *Vauban*, D. 1872. 2. 113.

Que les déchéances édictées par les articles 435 et 436 du Code civil n'étant pas d'ordre public, les parties intéressées peuvent y renoncer, et il appartient au juge du fait d'apprécier les circonstances d'où il déduit l'existence d'une telle renonciation. — Cour de cassation, 17 février 1891, État Yoreng et Cie c. Taunay et Cie des Chargeurs réunis, navires *Nith* et *Ville de Pernambuco*, S. 94. 1. 494.

Que cette renonciation résulte notamment de la déclaration d'abandon du navire et du fret, et de l'assignation en validité de cet

abandon. — Cour d'Aix, 23 janvier 1899, Bathes Thos c. Vve Jauffret, navires *Yoxford* et *Maria-Louise*, R. D. M., XV, p. 42.

§ 8. **Droit comparé.** — La loi belge du 21 août 1879 a adopté le système des anciens articles 435 et 436 du Code de commerce français, mais en augmentant le délai au cas de perte entière du navire ; elle décide article 232 : « Sont non recevables : ..... Toutes actions en indemnité pour dommages causés par l'abordage, dans un lieu où le capitaine a pu agir, s'il n'a point fait de réclamation. » — Article 233 : « Ces protestations et réclamations sont nulles si elles ne sont faites et signifiées dans les vingt-quatre heures, les jours fériés non compris, et si, dans le mois de leur date, elles ne sont suivies d'une demande en justice. « Toutefois, dans le cas où l'abordage a causé la perte entière du navire, le délai de la signification est d'un mois, à partir des jours où les intéressés ont eu connaissance de l'événement. » La jurisprudence belge admet que la loi n'ayant pas déterminé la forme de la protestation, cette protestation peut résulter d'une requête en nomination d'experts, du narré de l'élément dommageable dans un rapport de mer, mais il faut que la protestation indique avec une prévision suffisante, la cause du dommage et son montant, et, elle doit nécessairement être écrite, puisque la loi exige qu'elle soit signifiée. Les formes de la signification n'ont pas été non plus déterminées par la loi, mais la jurisprudence admet que cette signification doit être faite par acte d'huissier.

Le délai court du jour où le capitaine a pu agir, on admet qu'il s'agit ici non pas d'une impossibilité absolue, mais d'une impossibilité morale.

Le Code de commerce *Italien* dispose, article 665 : « L'ac-

tion en réparation des dommages résultant de l'abordage des navires n'est pas admise, s'il n'est pas fait une protestation ou réclamation, dans le délai de trois jours, devant l'autorité du lieu de l'événement ou de la première relâche.

« Pour les dommages causés aux personnes ou aux marchandises chargées, le défaut de protestation ne nuit pas aux intéressés qui ne se trouvaient pas sur le navire ou qui n'étaient pas à même de manifester leur volonté. »

Article 923 : « Les actions en indemnité pour les dommages causés par un abordage sont prescrites pour un an à compter du jour de la protestation ou de l'appel indiqués dans l'article 665. »

Quant aux actions visées par l'article 665, § 2, elles sont soumises à la prescription de dix ans qui est la prescription ordinaire en matière commerciale.

Ces dispositions sont reproduites par le Code de commerce *Roumain*, articles 677, 939 et 945.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que la protestation exigée par l'article 665 du Code de commerce italien, pour conserver l'action en indemnité pour dommages provenant d'abordage, doit être faite dans les trois jours de l'événement.

Qu'elle est valablement faite dans le rapport de mer que le capitaine doit présenter au premier port de relâche, aux termes des articles 516 et 517 du même Code.

Qu'elle peut être faite indistinctement devant l'autorité judiciaire ou l'autorité maritime du port de relâche. — Cour d'appel de Messine, 10 mai 1897, Nauari c. Marrapodi, navire *Maria B.*, R. D. M., XIII, p. 823.

Le Code de commerce *Portugais*, décide, article 673 : « Les réclamations pour pertes et dommages résultant d'un abordage de navire seront présentées dans les trois jours à l'autorité de la localité où il a eu lieu; ou du premier en-

droit où le navire abordera, sous peine de ne pouvoir être admises.

« L'absence de réclamation au sujet des dommages causés aux personnes et aux marchandises ne préjudicie pas aux droits des intéressés qui n'étaient pas à bord et qui se trouvaient empêchés de manifester leur volonté. »

Le Code de commerce *Espagnol* dit de même, article 835 : « L'action en dommages-intérêts, pour préjudice et dommage provenant d'un abordage, ne sera pas recevable s'il n'est fait, dans les vingt-quatre heures, une protestation ou déclaration devant l'autorité compétente du lieu ou s'est produit l'abordage, ou du premier port de relâche du navire, si c'est en Espagne, et devant le consul d'Espagne, si l'événement se produit à l'étranger. »

Article 836 : « Pour les dommages causés aux personnes ou à la cargaison, le défaut de protestation ne peut préjudicier aux intéressés qui n'étaient pas à bord du navire ou se trouvaient dans l'impossibilité de manifester leur volonté. »

Le Code *Argentin* adopte le même système en fixant le délai à cinq jours (alinéa 1268).

Le Code de commerce *Chilien*, dit que le capitaine doit dans les vingt-quatre heures, à partir du moment où il a pu agir, faire et notifier une protestation, et cette protestation doit, dans les deux mois de la date, être suivie d'une demande en justice; mais ces dispositions ne visent pas le cas où l'abordage a causé la perte totale du navire (art. 1319 § 3, 1320, 1322).

D'autres législations admettent, au contraire, une prescription d'une durée suffisante pour laisser tout le temps nécessaire d'agir.

Le Code de commerce *Allemand* décide que toutes les

actions en indemnité pour abordage sont prescrites par deux ans à partir du jour où l'abordage a eu lieu (alinéa 906, § 2).

Le Code de commerce *Néerlandais* admet une prescription de trois ans.

Dans la Grande-Bretagne, l'usage est que le capitaine fasse une protestation dans les vingt-quatre heures de leur arrivée au premier port, mais cette protestation n'a pas besoin d'être signifiée.

L'*act* du 5 août 1873 (*To amend the Merchant shipping act*) art. 906 § 2, et 908 § 3, déclare prescrites par deux ans, à partir du jour de l'abordage, les créances nées de l'abordage.

Jurisprudence. — Il a été jugé que le demandeur dans un procès en abordage doit déposer dans les sept jours de l'assignation, au greffe de la Cour et sous pli cacheté un « Acte préliminaire » qui contient : 1° les noms de navires qui s'abordèrent et les noms de leurs capitaines ; 2° le moment précis de l'abordage ; 3° l'endroit de la collision ; 4° la direction et la force du vent ; 5° l'état du temps ; 6° l'état et la force de la marée ; 7° la direction et la vitesse du navire, au moment où on aperçut l'autre navire ; 8° les lumières (s'il en portait) ; 9° la distance et la direction de l'autre navire au moment où on l'aperçut ; 10° les lumières de l'autre navire qui furent vues les premières ; 11° celles qu'on vit ensuite avant l'abordage ; 12° les mesures prises (et à quel moment) pour conjurer l'abordage ; 13° les deux parties des navires qui vinrent tout d'abord en contact. — Haute Cour de justice (Angleterre), 15 janvier 1889, *Armstrong* c. *Gazelle*, R. D. M., p. 79.

CHAPITRE VII

MESURES CONSERVATOIRES.

---

§ 1. De la saisie du navire abordeur et de la caution. — Aux termes de l'article 215 du Code de commerce : « Le « bâtiment prêt à faire voile n'est pas saisissable, si ce « n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il « va faire ; et même, dans ce dernier cas, le cautionnement « de ces dettes empêche la saisie. Le bâtiment est censé « prêt à faire voile lorsque le capitaine est muni de ses ex- « péditions pour son voyage ».

On entend par expédition les pièces nécessaires à la navigation telles que : acte de francisation, congé, manifeste, acquits à caution, etc. D'où il suit qu'un navire chargé, et en réalité, prêt à partir peut encore être saisi s'il n'a pas retiré de la douane ses *papiers*. Cette saisie pourra être pratiquée en vertu de l'article 417 du Code de procédure civile ainsi conçu : « Dans les cas qui requerront célérité, « le président du tribunal pourra permettre d'assigner, « même de jour à jour et d'heure à d'heure, et de saisir les « effets mobiliers ; il pourra, suivant l'exigence des cas, as- « sujettir le demandeur à donner caution ou à justifier de « solvabilité suffisante, ses ordonnances seront exécutoires « nonobstant opposition ou appel ».

Généralement, le navire saisi donne caution pour pouvoir mettre à la voile. Cette caution est une garantie pécuniaire. Elle n'a pas pour objet de garantir que le navire se représentera, mais uniquement de payer la dette du navire s'il est condamné. Elle devra donc s'exécuter, alors même que le navire viendrait à périr par accident de mer. S'il n'en était ainsi, comme on l'a fort ingénieusement remarqué, les créanciers « se trouveraient, sans leur consentement, transformés, en quelque sorte, en prêteurs à la grosse ». La caution pour se faire rembourser de la somme par elle garantie pour permettre au navire de s'éloigner, pourra s'adresser non seulement au propriétaire, mais encore à toutes les personnes ayant tiré un avantage du cautionnement.

Donc il est possible, en principe, de saisir conservatoirement le navire prêt à mettre à la voile si le capitaine est muni de ses expéditions pour son voyage.

On va jusqu'à prétendre que ce n'est que lorsque le voyage sera terminé que la saisie conservatoire pourra être autorisée. Et M. Desjardins enseigne que la saisie n'est pas possible en présence des termes mêmes de l'article 215 du Code de commerce ; mais ce serait donner, à notre sens, une bien trop grande portée à cet article de l'interpréter ainsi ; le navire qui ne peut pas être saisi est le navire prêt à faire voile, et celui-là seulement qui est prêt à faire voile dans les termes et circonstances que nous avons exposés plus haut. Il ne saurait faire doute qu'un navire en cours de voyage peut être saisi. C'est dans ce sens, comme on le verra plus loin, que nous paraît fixée la jurisprudence. — En fait : le premier soin du navire abordé, quand l'abordeur est présent, est de saisir le navire abordeur pour s'assurer ainsi, au cas échéant, le paiement de l'indemnité qu'il ré-

clame au capitaine, auteur selon lui, du sinistre. Nous verrons d'ailleurs que le navire abordé procède à cette saisie à ses risques et périls. Il fait généralement une opposition à la douane sur la remise des papiers à l'abordeur. Si la mainlevée de cette saisie ou opposition est demandée, le tribunal en ordonnant la mainlevée pourra décider que cette dernière ne sera donnée qu'à la charge de fournir caution, au cas où le demandeur voudrait exécuter le jugement provisoirement, article 439 du Code de procédure. De cette façon, on évite par une série de procédure de laisser partir le navire abordeur, seul gage, à défaut de caution, du paiement de la créance éventuelle de l'abordé.

Alors même que le navire partirait sur lest, il ne peut être saisi, l'article 215 ne faisant aucune distinction.

Enfin, supposons que le navire abordeur, ayant éprouvé lui-même des avaries, est rentré au port : il ne trouve pas les éléments nécessaires pour se faire réparer, tels que cale sèche, ateliers de construction, etc., il va donc mettre à la voile pour aller se faire radouber dans un port plus favorisé; peut-il être saisi? L'article 215 suivant les uns devra recevoir son application, le législateur n'ayant vouler priver aucun navire du bénéfice de l'insaisissabilité, alors même qu'il n'aurait pas besoin d'expédition. Mais il paraît plus rationnel d'admettre que le navire pourra dans ce cas être saisi. En effet, il faut avant tout tenir compte du motif qui a décidé le législateur à édicter les dispositions de la loi : or ce que le législateur a voulu c'est éviter les inconvénients qui résultent pour beaucoup de gens et particulièrement pour les chargeurs de la saisie du navire. Ici ces inconvénients ne se retrouvent pas; et par conséquent le cas dont il est question n'est pas de ceux prévus par l'article 215.

§ 2. **Droit comparé.** — Au sujet des mesures conservatoires qui peuvent être prises après un abordage, la pratique suivie en *Belgique* est la même qu'en France;

Il en est de même aux *États-Unis.*

En *Portugal,* un navire peut être saisi pour garantie de sa responsabilité dans un abordage, même quand il est prêt à faire voile.

En *Italie,* la saisie d'un navire n'est pas autorisé en cours de voyage.

En *Espagne,* il ne paraît pas possible d'obtenir une mesure conservatoire après un abordage.

En *Grande-Bretagne,* le *Merchant shipping act* de 1854 décide que, si à un moment quelconque, un navire étranger ayant abordé un navire anglais sur un point quelconque du globe, est rencontré dans un port, ou dans une rivière ou dans les eaux territoriales (en deçà de trois milles) du Royaume-Uni, le juge de la cour d'amirauté, celui des cours de record dans le Royaume-Uni; celui des cours d'assises en Ecosse ou le shérif du comté, sur la requête de toute personne établissant que le dommage était probablement causé par la négligence ou par l'impéritie du capitaine ou de l'équipage de ce navire, peut enjoindre à un officier de douane ou à tout autre officier qu'il aura commis d'arrêter le navire abordeur jusqu'à ce que le dommage ait été réparé ou, du moins, qu'une caution valable ait été fournie (art. 527).

Si le temps manque aux intéréssés pour recourir à l'une des juridictions ci-dessus indiquées, tout officier attaché à l'armée de terre ou de mer ou au service de douane ou même tout agent consulaire anglais, peut arrêter le dit navire jusqu'à ce qu'un recours légal ait été formé, sans encourir lui-même une responsabilité (art. 528).

§ 3. **Si l'on peut procéder à la saisie d'un navire étranger.** — La saisie serait-elle autorisée, s'il s'agissait d'un navire étranger? Il s'agit bien entendu d'un navire abordeur étranger qui se trouverait dans un port français. On a enseigné que le navire serait insaisissable par cette raison que l'insaisissabilité a été créée non dans l'intérêt des propriétaires de navires, mais dans l'intérêt général de la navigation maritime.

Et ici nous trouvons des arguments singuliers; ainsi on dit que ce serait écarter les bâtiments étrangers des ports français par une rigueur inopportune; que la saisie pourrait nuire à des chargeurs français, etc., nous savons que les Anglais ne font pas tant de façons; ils n'y vont pas par quatre chemins, ils saisissent et exécutent carrément et rondement chaque fois que l'occasion se présente de le faire surtout vis-à-vis des Français si mal protégés à l'étranger, et je ne sache pas que leur commerce maritime en ait jamais souffert, puisque tous les ans il prend une extension de plus en plus considérable. Les Français n'ont guère d'autres moyens de se protéger dans les cas qui nous occupent qu'en saisissant le navire abordeur, particulièrement vis-à-vis des Anglais, principaux fauteurs d'abordages sur toutes les mers du monde, et il est utile, il est nécessaire que les moyens de défense les plus larges et les plus complets leur soient donnés par les tribunaux nationaux.

D'autres estiment qu'il y a lieu d'appliquer la loi du pavillon. Le navire subira sa propre loi, celle qui le régit dans son pays : il sera saisissable ou ne le sera pas selon que l'article 215 du Code de commerce français aura ou n'aura pas son équivalent dans son pays d'origine; d'ailleurs, les dispositions de l'article 215 étant reproduits dans pres-

que toutes les législations, la question n'offre pas grand intérêt.

Pour notre part, nous estimons que le tribunal français peut toujours, et dans tous les cas, à la suite de l'abordage ordonner des mesures conservatoires, urgentes et provisoires contre les étrangers. Particulièrement, si l'un des deux navires a formé une opposition sur l'autre, les tribunaux français auront qualité pour ordonner la mainlevée à la charge par le navire saisi de donner caution, ou de maintenir sa caution jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le fond.

Certains armateurs, alors que leurs navires avait été saisis à la suite d'un abordage, prétendaient consigner une somme en représentant la valeur, et pouvoir, le cas échéant, se libérer par l'abandon de cette somme. Le tribunal de commerce de Rouen, dans un jugement remarquablement motivé, expose très nettement les principes sur la matière; il fait observer que l'abandon est une faculté donnée à l'armateur qui est libre d'en user ou de n'en pas user, qu'il y a dans cet article 216 du Code de commerce une dérogation au droit commun et une exception de droit étroit; qu'il n'est pas permis aux juges de l'étendre ou de la modifier, quels que soient les avantages qui en pourraient résulter au point de vue de l'intérêt maritime en général. Et ce serait, en effet, changer complètement le caractère de cet article 216 qui permet l'abandon du navire et du fret que de permettre que l'abandon pût consister en une somme d'argent représentative de la valeur des objets sujets à abandon.

En pratique, le demandeur en indemnité ose rarement pratiquer la saisie du navire qu'il prétend responsable de l'abordage, cette saisie, en effet, en immobilisant un capital considérable, porte à l'armateur du navire saisi un préju-

dice dont il aura le droit de demander réparation, si l'abordage est reconnu fortuit; aussi le plus souvent fait-on procéder par experts à l'évaluation de la valeur du navire, on fait cette évaluation en se plaçant au moment de l'abordage, puis la somme ainsi arbitrée est déposée en mains tierces; consignée à une banque, par exemple.

§ 4. **Comment on doit apprécier le montant du préjudice causé par une saisie injustifiée.** — On est généralement d'accord sur ce point qu'il devra être alloué une somme déterminée par tonne. L'indemnité à allouer doit ici équivaloir au préjudice souffert, et il n'est pas juste de la calculer de la même façon que les surestaries dues à défaut d'exécution de la charte-partie. La raison en est double : tout d'abord, les surestaries ne sont autre chose qu'une application d'une clause pénale, par conséquent, elles ne sauraient établir exactement le préjudice souffert; elles sont l'expression de la prévision d'un prejudice à éprouver et nécessairement dépassent le montant du préjudice réel. D'autre part, il faut avoir égard à des considérations d'un ordre différent, ainsi le taux de l'indemnité devra être plus élevé pour un steamer que pour un voilier puisque la valeur d'un steamer à tonnage égal est plus grande et les frais y afférent plus élevés; puis il faut diminuer l'indemnité à mesure qu'augmente le tonnage du navire, enfin, il faut tenir compte du temps et des circonstances, de l'état des affaires maritimes, dans l'évaluation du préjudice éprouvé par un propriétaire de navire dont le bâtiment est arrêté.

Il faut cependant reconnaître que l'indemnité allouée dans ce cas est une indemnité analogue aux surestaries. Généralement, on alloue 0 fr. 75 cent. par jour et par tonne

de jauge nette, et il y a lieu d'ajouter à cette indemnité une somme représentant les intérêts à 6 0/0 l'an sur la somme montant du fret dont a été privé le capitaine.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'article 215 du Code de commerce qui ne permet pas de saisir un navire muni de ses expéditions pour son voyage est applicable aux saisies-conservatoires aussi bien qu'aux saisies-exécutions. — Trib. comm. de Nantes, 9 mai 1873, Chauvet c. Chavron et Legal-Chevreuil, Rec. de Nantes, XIX, 1873. 1. 245.

Que toutes les parties intéressées au départ du navire, les affréteurs aussi bien que le capitaine (ce dernier pris non pas en son nom personnel, mais seulement en qualité de préposé à l'armement) sont tenus de rembourser le cautionnement qui a servi à libérer le navire des causes d'une saisie; qu'il importe peu que le capitaine ne fût pas encore investi du commandement du navire au moment où a pris naissance la créance du saisissant, s'il l'était au moment de la saisie. — Cour de cassation, 10 août 1875, Lacy, Duché et Vincent c. Lochard, navire *Stannington*, S. 1876. 1. 124.

Que le capitaine qui donne caution pour dégager son navire d'une saisie, en cas d'abordage, ne se soumet pas, par ce fait, à l'obligation de réparer, dans tous les cas, le dommage, mais ne fournit qu'une garantie éventuelle pour le cas où il serait déclaré fautif, de telle sorte qu'il conserve tous ses droits pour se faire décharger de la responsabilité de l'abordage. — Trib. de comm. du Havre, 22 février 1881, capitaine Heintzelmann c. capitaine Carbon, navire *Volmer*, Rec. du H., 1881. 1. 69.

Que lorsqu'un navire se trouve saisi conservatoirement à la suite de la perte ou des avaries éprouvées par un autre navire dans un abordage, l'armateur du navire saisi ne peut obtenir mainlevée de la saisie en offrant de déposer en garantie des condamnations qu'il pourrait encourir à raison de la faute de son capitaine le montant de la valeur à laquelle son navire pourrait être actuellement estimé; qu'une demande d'expertise de ce chef est non recevable; que toutefois l'armateur du navire saisi peut obtenir mainlevée de la saisie en offrant une caution garantissant

le saisissant du montant intégral des condamnations qui pourraient être ultérieurement prononcées contre le capitaine et l'armateur. — Trib. comm. de Rouen, 25 janvier 1893, Bonin et Cie c. Sadewasser, navires *Émile* et *Alma*, Rec. du H., 1893. 2. 78.

Que les tribunaux français sont compétents pour ordonner des mesures conservatoires entre étrangers, notamment pour dommages causés par un abordage ; que les armateurs du navire abordeur qui ont obtenu mainlevée de l'opposition à la sortie du port moyennant caution, ne peuvent en obtenir le retrait alors que l'abordé a formé contre eux une demande en dommages-intérêts devant le tribunal étranger compétent ; que le tribunal français ne peut fixer un délai dans lequel le juge étranger devra statuer. — Cour d'Aix, 13 février 1882, Cruin et Cie c. Ollavaria et Cie, *Bulletin de la Cour d'Aix*, 1882, p. 343.

Qu'un navire peut être régulièrement saisi dans une rade, aussi bien que dans un port, à moins qu'il ne soit prouvé qu'au moment de la saisie, le navire venant d'un port intérieur se bornait à traverser la rade pour gagner la haute mer, ou qu'il ne s'y était arrêté qu'accidentellement, pour attendre, par exemple, un vent favorable; que spécialement est saisissable un navire qui a quitté le port de Tunis sans être muni de ses expéditions et simplement pour aller en rade de La Goulette faire son lest dans des conditions moins onéreuses qu'à Tunis. — Trib. civ. de Tunis, 23 décembre 1893, capitaine Scopinich c. capitaine Pondikos, navires *Ellema Cosalich* et *Maria*, Rec. de M., 1894. 2. 161.

Que la commission que l'abordé a dû payer pour se procurer les fonds destinés à servir de caution, afin de saisir le navire abordeur et de l'empêcher d'échapper à ses réclamations, peut être répétée par lui contre le capitaine de ce navire par la faute de qui l'abordage a eu lieu. — Cour de Douai, 7 juillet 1886, Herlich c. capitaine Askew, R. D. M., IV, p. 391.

Que lorsque l'abordage a été reconnu fortuit, le navire abordeur indûment saisi a droit à des suresta ries, qu'il y a lieu de fixer, suivant l'usage du Havre, à 0 fr. 75 cent. par tonneaux de jauge et par jour. — Trib. civ. Havre, 7 février et Rouen, 12 mars 1891, R. D. M., VI, 650.

Que la demande en dommages-interêts basée sur la saisie indû-

ment faite d'un navire à l'étranger, est recevable devant les tribunaux français, alors même que la législation du pays où cette saisie à été opérée n'admettait pas d'allocation de dommages-intérêts en pareille matière. — Cour de Paris, 7 décembre 1885, Wallemberg c. Cie d'assurances La Foncière, navire *Adolph*, R. D. M., I, 483 et sur pourvoi : Cour de cassation, 16 mai 1888, R. D. M., IV, 8.

Que l'allocation de dommages-intérêts accordée au capitaine du navire indûment saisi à la suite d'un abordage fortuit est suffisamment justifiée lorsqu'il est déclaré que l'armateur a été privé d'un instrument de trafic considérable par l'effet de cette saisie et que ce préjudice a été causé par la précipitation avec laquelle il a été procédé; que quelque confiance que les saisissants aient pu avoir dans leurs prétentions de faire déclarer l'adversaire responsable de l'abordage, ce n'est qu'à leurs risques et périls qu'ils peuvent saisir le navire de leur adversaire, que cette saisie prive les armateurs du navire saisi d'un instrument de trafic considérable les obligeant à payer pendant la durée de la saisie un équipage demeuré inactif; qu'ils doivent réparer le préjudice que leur précipitation a causé; que les surestaries dues à un navire à vapeur indûment saisi et arrêté doivent être fixées à 0 fr. 75 cent. par tonneau de jauge et par jour. — Cour de Rouen, 23 février 1891, Lemerre et Dubuisson c. Seguro, abordage du *Berni-Carlo* et de *La Normandie*, Rec. du H., 1891. 2. 109; et sur pourvoi, Cour de cassation, 19 juin 1893, Rec. du H., 1893. 2. 216, R. D. M., IX, 7 et 129.

Que celui qui s'est porté caution d'une saisie conservatoire autorisée par le président du tribunal de commerce, spécialement le courtier d'un navire étranger, est valablement assigné devant le tribunal de commerce en même temps que le saisissant en paiement de dommages-intérêts pour réparation du préjudice résultant de ce que la saisie a été à tort pratiquée, lorsque la caution avait un intérêt personnel à donner sa garantie. — Dans l'espèce, le courtier avait donné sa caution à raison des relations d'intérêt existant entre le capitaine et lui et dans le but de conserver une clientèle productive. — Trib. de comm. du Havre, 13 juin 1892, capitaine Vasco Calderra, capitaine Watson et Taco-

net, navires *Londonderry* et l'*Alice*, Rec. du H., 1892. 1. 167.

Que le fait par un navire abordé, de contraindre le navire étranger abordeur de déposer une garantie en banque, alors que l'abordage a été purement fortuit, cause au capitaine de ce navire un préjudice dont la réparation doit consister dans le remboursement des frais qui lui ont été occasionnés pour se procurer cette garantie. — Cour de Rouen, 30 décembre 1891, Compagnie Transatlantique c. Reis, navires *Gazelle* et *Calvados*, Rec. du H., 1892. 2. 2.

CHAPITRE VIII

DE LA COMPÉTENCE.

Pour savoir quels tribunaux sont compétents pour connaître des actions nées d'un abordage, nous devrons successivement examiner deux questions : tout d'abord, quel ordre de juridiction doit connaître de l'action ; doit-on agir devant les tribunaux de commerce, civils ou administratifs? c'est la question de compétence *ratione materiæ*. Quand nous aurons établi devant quelle espèce de tribunaux on doit agir, nous examinerons lequel de ces tribunaux doit être saisi, c'est la question de compétence *ratione personæ*.

§ 1. **Compétence** *ratione materiæ*. — Nous examinerons successivement les cas où l'abordage est survenu entre deux navires de commerce, entre un navire de commerce et un navire de plaisance, entre deux navires de plaisance, entre un navire de commerce et un vaisseau de l'État, puis nous examinerons l'hypothèse où l'action en indemnité, est fondée sur des blessures ou la mort de personnes.

Si l'abordage a eu lieu entre deux navires de commerce, il est sans difficulté que les tribunaux de commerce soient compétents ; il s'agit en effet ici de la réparation du dommage

résultant d'un délit ou d'un quasi-délit commis dans l'exercice d'un commerce, ou en vertu d'une théorie unanimement admise, dite *théorie de l'accessoire*, on décide que les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître des obligations nées dans l'exercice d'un commerce, qu'elles soient contractuelles, quasi-contractuelles, délictuelles ou quasi-délictuelles. De plus, on pourrait encore invoquer en ce sens, lorsque l'action est exercée contre le capitaine, la disposition de l'article 634, § 1, du Code de commerce qui dit que les actions exercées contre les préposés des commerçants sont de la compétence de la juridiction commerciale.

Si le navire abordé est un navire de plaisance, et le navire abordeur un navire de commerce, le demandeur pourra à son choix traduire le défendeur devant le tribunal de commerce ou devant le tribunal civil. Cette solution résulte du système unanimement admis par la jurisprudence, d'après lequel lorsqu'un acte a un caractère civil pour l'une des parties, et commercial pour l'autre, celle pour qui l'acte est civil a le choix de porter son action devant le tribunal civil ou devant le tribunal de commerce. Or le navire de plaisance ne fait pas acte de commerce en naviguant, les actions naissant pour lui à raison de cette navigation ne peuvent donc avoir, à son égard, un caractère commercial.

Si le navire abordeur est un navire de plaisance et le navire abordé un navire de commerce, le tribunal civil sera seul compétent, en effet, comme nous venons de le dire, l'abordage n'est pas pour le navire abordeur un acte accompli dans l'exercice d'un commerce.

Si les deux navires abordeur et abordé sont des navires de plaisance, les tribunaux civils seront seuls compétents.

Si le navire abordé est un navire de guerre, un navire appartenant à l'administration des douanes ou des ponts et chaussées, ou un navire de commerce loué par l'État et naviguant sous sa direction, l'État pourra à son choix saisir les tribunaux civils ou les tribunaux de commerce; du côté de l'État, en effet, l'action n'a pas un caractère commercial, ses vaisseaux ne naviguent pas dans un intérêt commercial, mais dans l'intérêt des services publics et pour les besoins généraux du pays.

Si le navire abordeur est un navire de guerre, un navire appartenant à l'administration des douanes ou des ponts et chaussées ou un navire de commerce loué par l'État et naviguant sous sa direction, les tribunaux administratifs sont seuls compétents. Cette question a été vivement discutée en doctrine, mais la jurisprudence l'a tranchée dans le sens que nous venons d'indiquer; on se fonde, pour le décider ainsi, sur ce que la demande de l'abordé tend à faire déclarer l'État débiteur, or le principe de la séparation des pouvoirs s'oppose à ce que l'État, quand il n'a pas agi comme personne privée, puisse être déclaré débiteur par les tribunaux judiciaires, si ce n'est dans les cas spécialement prévus par la loi. On ajoute que les tribunaux judiciaires ne peuvent avoir à rechercher si les fonctionnaires de l'État ont ou non violé les règlements administratifs qu'ils avaient à observer.

Mais la jurisprudence admet que les tribunaux judiciaires restent compétents pour connaître de l'action intentée par les victimes de l'abordage contre le propriétaire du navire abordé, alors même que celui-ci formerait contre l'État une demande en garantie.

Le projet de 1865 portait, article 427 : « Si le navire abordeur, soit français, soit étranger, est un bâtiment de

guerre, une embarcation de la douane ou autre appartenant à l'État, la demande est formée devant le tribunal civil... »

Si l'action exercée après un abordage a pour but d'obtenir des dommages-intérêts à la suite de blessures ou de morts d'hommes, il y a à distinguer suivant que les personnes qui agissent sont ou non le capitaine, des officiers ou des membres de l'équipage. Si l'action est intentée par le capitaine ou par quelqu'un de l'équipage, cette action a relativement à eux un caractère commercial, les engagements avaient en effet un caractère commercial; d'un autre côté, l'action ayant également un caractère commercial relativement à l'armateur, les tribunaux de commerce seront seuls compétents.

Si l'action est intentée par des passagers, et si ces passagers en naviguant ne faisaient pas acte de commerce, comme elle n'a pas relativement à eux un caractère commercial, ils pourront à leur choix saisir soit le tribunal civil, soit le tribunal de commerce.

La même option appartient à celui qui réclame une indemnité fondée sur la mort du capitaine ou d'un membre de l'équipage; lorsqu'il agit non du chef de son auteur qui a péri par suite de l'abordage, mais uniquement parce que la mort de cet auteur l'a privé de moyens d'existence, l'action est en effet alors indépendante de la succession, elle ne fait pas partie de l'hérédité et a un caractère civil.

Jurisprudence. — Il a été jugé : que l'action en réparation du dommage causé par un abordage est de la compétence des tribunaux de commerce lorsque la réparation est poursuivie, soit par les propriétaires ou capitaines de navires ou par les gens de l'équipage, soit à la représentation et comme exercice des droits des

uns des autres; mais que si le demandeur en dommages-intérêts n'a pas fait partie lui-même de l'expédition maritime, et qu'il réclame, non du chef de son auteur qui a péri par suite de l'abordage, ni comme agissant au lieu et place de celui-ci, mais uniquement parce que la mort de cet auteur l'a privé de moyens d'existence; dans ce cas, l'action étant indépendante de la succession et ne faisant pas partie de l'hérédité, puisqu'elle peut être intentée par l'héritier renonçant, a un caractère exclusivement civil et peut être portée devant les tribunaux civils. — Caen, 2 février 1874, Simon Ullander et consorts c. Louvet, abordage de la barque *Marie-Arsène* par le *Phénix*, Rec. du H., 1878. 2. 69.

Que l'action en indemnité exercée par la veuve ou les enfants d'un marin tué dans un abordage, contre l'armateur du navire auteur de l'accident, est de la compétence exclusive des tribunaux civils. — Trib. civ. de Marseille, 2 mai 1865, Mazza et autres c. Cie de navigation mixte et autres, navires *l'Oasis* et *la Madona del principio*, Rec. de M., 1865. 2. 53, confirmé par la Cour d'Aix, 29 janvier 1866, M. 66. 1. 80.

Que l'action en dommages-intérêts pour blessures occasionnées aux personnes par un abordage de navires est de la compétence exclusive des tribunaux civils ou correctionnels; et n'est en conséquence pas soumise aux fins de non-recevoir édictées par la loi. — Bordeaux, 20 décembre 1853, Sorbé et Fabre c. Petit, abordage du *La Rochejaquelein* par le *Paul-Emile*, Rec. de Marseille, 1854. 2. 9.

Que l'article 631 d'après lequel les tribunaux de commerce connaissent de toutes contestations relatives aux engagements entre négociants, s'applique aux engagements qui se forment sans convention par l'effet d'un quasi-contrat ou d'un quasi-délit aussi bien qu'aux actions exercées à raison d'obligations conventionnelles; par exemple, l'abordage entre deux bateaux employés par des commerçants à des opérations de commerce. — Cour de cassation, 24 août 1863, Cie Les grappins c. Epanvier, abordage du *Moïse* et de l'*Indomptable*, D. 1863. 1. 348.

Que l'action en indemnité résultant d'un abordage en pleine mer est de la compétence des tribunaux de commerce lorsque les deux navires appartiennent à une société ou à une entreprise

commerciale par suite des règles écrites dans les articles 631 et 632 du Code de commerce. — Tribunal de la Basse-Terre, audience du 27 janvier 1885, Boyer c. Cie Transatlantique, navires *la Ville de Marseille* et *la Lise-Amélie, La Loi* du 3 juin 1885.

Qu'il appartient à la juridiction commerciale de statuer sur l'action en dommages-intérêts intentée par un capitaine de navire blessé dans un abordage en mer contre le capitaine du bâtiment avec lequel cet abordage a eu lieu, alors surtout que le défendeur est assigné en sa qualité de capitaine et comme représentant l'armement. — Rouen, 7 août 1877, Maryn c. Orkney, D. 1878. 2. 151.

Que le tribunal de commerce est compétent pour connaître, entre commerçants, des engagements résultant des faits dommageables prenant leur source dans des actes commerciaux, qu'il est compétent pour statuer sur la demande en dommages-intérêts formée par un matelot contre le capitaine et l'armateur à raison d'une blessure reçue dans l'exécution d'un ordre imprudemment donné pour le service du bâtiment. — Cour de cassation, 9 juillet 1873, Lebrun c. Cie Transatlantique, navire la *Ville du Havre*, D. 1875. 1. 465.

Que l'autorité judiciaire est incompétente pour statuer sur l'action intentée par le propriétaire d'un navire de commerce contre l'État à l'effet de faire déclarer celui-ci responsable des dommages résultant de l'abordage qui a eu lieu entre ledit navire et un bâtiment de l'État et qui aurait été causé par la faute du commandant de ce bâtiment. — Conseil d'État, arrêté sur conflit, 11 mai 1870, Metz c. Cie Valery et l'État, D. 1871. 3. 62.

Qu'en cas d'abordage entre un paquebot de commerce et un navire de l'État, les tribunaux civils sont compétents pour statuer sur la demande en indemnité dirigée par les héritiers d'un passager tué dans le sinistre contre l'armateur du paquebot, malgré l'appel en garantie effectué par ce dernier contre l'État, et qu'il en serait de même, alors même que le demandeur aurait pris, dans la cause, des conclusions directes contre l'État appelé en garantie. — Trib. civ. Marseille, 9 juillet 1873, Hois Ferrandini c. Valery frères et fils et l'État, abordage du *Prince-Pierre Bonaparte* et du *Latouche-Tréville*, Rec. de M., 1874. 2. 39. Voir même recueil, 1873. 2. 3.

Mais ce jugement ayant fait l'objet d'un arrêté de conflit ; le tribunal des conflits a décidé que le jugement qui, tout en rejetant le déclinatoire élevé par le préfet, statue au fond avant l'expiration du délai pendant lequel ce fonctionnaire peut élever le conflit, ne doit être annulé qu'en cas de confirmation de l'arrêté de conflit ; et que, en cas d'abordage entre un navire de l'État et un navire de commerce, les tribunaux civils sont compétents pour statuer sur l'action en indemnité dirigée par les héritiers d'un passager tué dans le sinistre, contre l'armateur du navire marchand ; sans que les décisions de l'autorité judiciaire puissent réagir directement ni indirectement sur la question de savoir si une autre responsabilité peut être invoquée contre l'État et que c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer dans ce cas, sur l'action en garantie de l'armateur contre l'État propriétaire du navire abordé et sur l'action dirigée contre lui par les demandeurs principaux. — Trib. des conflits, 17 janvier 1874, Ferrandini et Ribetti c. Valery et l'État, abordage du *Prince-Pierre Bonaparte* et du *Latouche-Tréville*, Rec. de M., 1876. 2. 125.

Que le moyen tendant à l'incompétence de l'autorité judiciaire pour connaître d'une action en responsabilité contre le capitaine d'un navire abordeur, sous prétexte que ce capitaine était le préposé de l'État, ne saurait, quoique touchant à l'ordre public, être recevable pour la première fois devant la Cour de cassation, alors que devant la Cour d'appel, la question de savoir si le capitaine était un agent de l'État, pure question de fait, n'a pas été discutée, et que l'action du demandeur, loin d'avoir été dirigée contre l'État, a été dans l'espèce intentée non contre l'État mais contre une colonie. — Cour de cassation, 3 août 1892, Devès c. Bouteiller, navire *Dakar*, D. 1892. 1. 572.

Que les quasits-délits commerciaux sont de la compétence des tribunaux de commerce ; que le tribunal de commerce est compétent pour connaître de l'action intentée en réparation du dommage résultant d'un quasi-délit par un commerçant à un non-commerçant ; que si un accident s'est produit à l'occasion d'un acte commercial d'une Compagnie, procédant au chargement ou au déchargement de ses navires, la faute constitue bien un quasi-délit commercial engageant sa responsabilité, que la juridiction con-

sulaire sera alors compétente pour en connaître. — Trib. de comm. du Havre, 23 janvier 1886, Briard c. Sébire et Cie, Rec. du H., 1886. 1. 39.

Que les tribunaux de commerce, connaissent entre négociants, marchands et banquiers de tous les engagements dont il est question dans l'article 1370 du Code civil, même des faits répréhensibles, à la condition cependant, que les engagements aient pris leur source dans des actes que la loi a réputés commerciaux. Qu'ainsi l'action du matelot contre l'armateur d'un navire de commerce en responsabilité de la blessure éprouvée au service et par suite d'un ordre imprudemment donné par un officier du bord, est de la compétence exclusive des tribunaux consulaires. — Cour de cassation, 9 juillet 1873, Cie Transatlantique c. Lebrun, navire *Ville du Havre*, Rec. de Rouen, 1873, p. 200.

Que le jugement par lequel un tribunal de commerce, alors que sa compétence est contestée, renvoie les parties devant un arbitre, même tous moyens tenant état sur la compétence, en donnant à l'arbitre la mission de se livrer à une instruction sur les faits de la cause et de concilier les parties, n'a pas le caractère d'un jugement préparatoire, mais constitue un jugement interlocutoire susceptible d'appel avant le jugement définitif sur la compétence; que les tribunaux de commerce avant de statuer sur l'exception d'incompétence soulevée par le défendeur, peuvent, préparatoirement ordonner une instruction relativement aux éléments qui pourraient être de nature à justifier leur compétence; mais que, pour l'instruction de la question de compétence, ils ne peuvent y joindre les éléments du fond et charger, par conséquent, un arbitre rapporteur, pour le cas d'abordage, de rechercher les causes de l'abordage et de concilier les parties. — Cour d'appel de Rouen, 13 juin 1894, Société de remorquage et capitaine Berthommé contre Beaufils, Rec. du H., 1894. 2. 256.

Que les actions intentées à la suite d'un abordage pour réparation de dommages matériels sont de la compétence des tribunaux de commerce, encore bien qu'il soit résulté dudit abordage des blessures ou morts d'hommes. — La loi du 27 mars 1891, aux termes de laquelle : « Les tribunaux de commerce ne connaissent en aucun cas des contestations ayant pour objet la réparation

d'un dommage causé soit par la mort d'une personne, soit par une lésion corporelle ou une maladie » étant une loi d'exception doit, en effet, être interprétée restrictivement et n'est applicable qu'aux actions fondées sur les cas qu'elle prévoit. — Bruxelles, 25 janvier 1897, Leclerck-Tyck et Cie c. capitaine Kerpel et consorts, navires *Johanny* et *Maas*, R. D. M., XII, 548.

Qu'à la suite de l'abordage d'un navire de guerre par un navire de commerce, l'action en réparation doit être intentée à la requête de l'État propriétaire du navire abordé, représenté par le capitaine, ou par tout autre fonctionnaire, et non à la requête du capitaine en son nom personnel; que le droit exceptionnel qu'ont les capitaines de la marine marchande d'agir en leur nom pour compte de leurs armateurs se justifie par cette considération que le capitaine se trouvant à l'étranger peut seul observer les prescriptions exceptionnelles du Code de commerce, par exemple protester dans les vingt-quatre heures du chef d'avaries subies lors d'un abordage; mais cette exception ne peut être étendue aux commandants de navires de guerre qui ne sont pas soumis aux prescriptions des articles 232 et 233 du Code civil. — Bruxelles, 19 février 1895, capitaine Mahan c. capitaine Jonis, navires *Chicago* et *Azov*, R. D. M., XI, 782.

Que les tribunaux de l'ordre judiciaire ne sont pas compétents pour connaître d'un abordage quand cet abordage est survenu entre deux navires dont l'un appartient à l'État. — Trib. civ. Nantes, 7 juin 1899, Lechat, Philippe et Benoit c. l'État, navires *Charles-Philippe* et *Porteur n° 1*, R. D. M., XV, 132.

§ 2. **Compétence** *ratione personæ*. — Cette matière est actuellement régie par la loi du 14 décembre 1897 dans le paragraphe additionnel qu'elle a ajouté à l'article 407 du Code civil. Avant cette loi il n'y avait aucun texte spécial relatif à la compétence des tribunaux en matière d'abordage, l'action en dommages-intérêts fondée sur un abordage était donc régie par les principes du droit commun, et par suite, conformément à l'article 59 du Code de procédure civile devait être portée devant le tribunal du

domicile du défendeur. Cependant tous les efforts avaient été tentés pour écarter cette solution qui, en pratique, conduisait aux résultats les plus fâcheux, le lieu de l'abordage pouvait être très éloigné du domicile du défendeur, il en résultait des frais considérables et souvent une impossibilité presque complète pour le tribunal saisi de se rendre un compte exact des circonstances de l'abordage. Aussi de nombreux systèmes s'étaient-ils fait jour dans la jurisprudence et était-on arrivé à déclarer compétents les tribunaux : — du port le plus voisin du lieu du sinistre, — du port dans lequel, après le sinistre avaient dû se réfugier l'abordeur et l'abordé, — du port dans lequel avait dû se réfugier le navire abordé, — du port de destination du navire abordeur, — du port de destination du navire abordé.

Pour justifier ces diverses décisions on invoquait des arguments d'une apparence subtile, mais qui en réalité n'étaient pas fondés; on invoquait par exemple l'article 420 du Code de procédure civile, cet article donnant en matière commerciale au demandeur le choix entre le tribunal du domicile du défendeur, celui du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée et celui où le paiement devait être fait, on attribuait compétence au tribunal du port où l'abordé réclamait une indemnité, car c'est bien un paiement qu'il réclamait. Pour attribuer compétence au tribunal du port de destination du navire abordeur ou du navire abordé, on invoquait pour analogie les articles 414 et 415 du Code de commerce

Cette jurisprudence fut condamnée par un arrêt de la Cour de cassation, en date du 3 août 1892 (S. 95. 1. 389), qui décida que le tribunal du domicile du défendeur était seul compétent pour connaître des actions en responsabilité

intentées à raison d'un abordage. Les cours et les tribunaux se rangèrent désormais à la doctrine de cet arrêt.

En tout cas, de toutes ces discussions résultait une grande gêne dans la pratique et des appels furent adressés au législateur pour modifier cet état de choses. Une délibération de la Chambre de commerce de Saint-Nazaire, en date du 24 décembre 1896, mérite particulièrement d'être citée; elle est ainsi conçue : « Considérant qu'il importe en matière d'abordage qu'on puisse procéder avec rapidité et saisir sans le moindre retard le tribunal le mieux placé pour connaître utilement de l'affaire, c'est-à-dire le tribunal le plus rapproché du lieu du sinistre. — Considérant que c'est là que vont se faire les premières constatations; que c'est au greffe de ce tribunal que s'affirment les rapports de mer; que le juge chargé de recevoir la déclaration sous serment du capitaine et des gens de l'équipage, peut lui poser les questions utiles à la manifestation de la vérité; que c'est là encore que demeurent ou résident les témoins de l'accident, les pilotes qui ont guidé les navires, les préposés des douanes, les guetteurs, les vigies, les employés du port, les marins des autres navires, etc. ... qui ont été témoins des circonstances de l'abordage et dont les déclarations peuvent seules dégager les responsabilités; — Considérant que le tribunal du lieu de la collision est le mieux placé pour connaître les usages et les règlements du port, de la rade et de leurs dépendances, le régime des eaux, ainsi que pour apprécier le mode et la durée des réparations et des surestaries qui peuvent en être la suite; — Considérant que les déplacements sur des points éloignés ont pour conséquence d'occasionner des frais et des lenteurs toujours des plus préjudiciables aux parties. — Émet le vœu que l'article 407 du Code civil re-

çoive un paragraphe additionnel... » La loi du 14 décembre 1897 s'est comme l'a dit le rapporteur, inspirée de ce principe : toute action doit être portée devant le juge qui est le mieux placé pour en connaître. Pour exposer le système qu'elle a consacré il y a lieu de distinguer deux hypothèses suivant que l'abordage a eu lieu au large ou dans les eaux françaises.

a) *Abordage au large.* — Si l'abordage a lieu au large, en dehors des eaux soumises à la juridiction française, deux tribunaux sont compétents : le tribunal du domicile du défendeur, le tribunal du port français, dans lequel, en premier lieu, l'un ou l'autre des deux navires s'est réfugié. Le législateur a estimé que le tribunal du port de refuge serait, dans un grand nombre de cas peu distant du lieu du sinistre, et que la présence dans le port de l'un au moins des deux navires, donnerait au tribunal des facilités particulières pour procéder aux investigations utiles, recueillir les dépositions des témoins de l'événement et arbitrer les réparations. Quant au tribunal du domicile du défendeur, le législateur de 1897 a voulu qu'il fût toujours compétent, estimant que ce serait au demandeur à apprécier devant quel tribunal il aurait le plus d'intérêt à porter son action.

b) *Abordage dans les eaux françaises.* — Si l'abordage a eu lieu dans les eaux soumises à la juridiction française, en plus des deux tribunaux précédemment indiqués, un troisième tribunal est compétent : celui dans le ressort duquel la collision s'est produite. Le tribunal dans le ressort duquel l'abordage s'est produit sera le plus souvent, par les raisons que nous avons vu indiquer par la Chambre de commerce de Saint-Nazaire, celui qui sera le mieux en mesure de se prononcer sur les responsabilités engagées, de plus on

évite ainsi les frais et les difficultés qui résulteraient de la nécessité de plaider devant un tribunal éloigné.

Le législateur a voulu en outre laisser l'option de porter l'action devant le tribunal du premier port français dans lequel, après l'abordage, l'un ou l'autre des deux navires, l'abordeur ou l'abordé a cherché refuge; il peut en effet arriver que le tribunal du port de refuge ait des facilités plus grandes, soit pour entendre les témoins nécessaires, soit pour procéder aux constatations matérielles et à l'expertise des réparations.

c) *Réserve de l'application de l'article 14 du Code civil.* — Au cas d'abordage entre deux navires, l'un français, l'autre étranger, la loi de 1897 ne fait pas perdre au Français demandeur, le droit que lui confère l'article 14 du Code civil d'actionner devant le tribunal de son propre domicile, le défendeur étranger qui n'a en France ni domicile ni résidence. Une observation a été faite expressément, à ce sujet, dans l'Exposé des motifs et après avoir rappelé que l'article 14 du Code civil embrasse sans conteste, les cas d'obligation nés d'un délit ou d'un quasi-délit aussi bien que ceux qui se relient à l'exécution d'un contrat, le rappport de M. Grivart au Sénat, s'exprime ainsi: « Nous n'entendons y porter aucune atteinte. La disposition ajoutée à l'article 407 ne dérogera pas plus au droit privilégié créé par l'article 14 du Code civil en faveur des intérêts français, que ne l'a fait l'article 420 du Code de procédure civile; quand il a déterminé les règles de la compétence territoriale pour les affaires soumises aux tribunaux de commerce. » D'un autre côté, M. Abel a dit dans son rapport à la Chambre : « Un de nos honorables collègues a craint que l'application de cette règle (art. 407 nouveau), à l'abordage entre navires français et

étrangers ne soulevât des difficultés internationales. Notre réponse à cette objection est très simple : le texte soumis à vos délibérations n'innove rien ; il n'est que l'application de l'article 14 du Code civil, qui règle la situation d'un Français en face d'un défendeur étranger. Aux termes de cet article, l'étranger pourra être traduit devant les tribunaux de France pour les *obligations* par lui contractées en pays étrangers contre un Français. Or le mot *obligation* étant employé ici dans son sens le plus général, ne s'applique pas seulement aux lois juridiques résultant d'un contrat, mais aussi aux engagements qui se forment sans convention et parmi ceux-ci aux délits et aux quasi-délits, soit, par suite, aux abordages. »

Jurisprudence. — Il a été jugé que l'action en indemnité pour fait d'abordage étant dirigée à la fois contre le capitaine et contre l'armateur, ceux-ci peuvent, en vertu de la règle établie pour le cas de pluralité des défendeurs par l'article 59 du Code de procédure civile, être valablement cités devant le domicile de l'un d'eux au choix du demandeur ; que l'agence d'une Cie, en dehors de la ville où elle a établi son siège social, peut être considérée comme un des domiciles de cette Cie ; est par suite compétemment saisi le tribunal du lieu où se trouve l'agence. — Trib. civ. Marseille, 4 août 1897, capitaine Anderson c. capitaine Viron et Cie des Bateaux à vapeur du Nord, navires *Ardinder* et *Ville de Marseille*, R. D. M., XIII, 364.

Qu'une action doit être portée devant le tribunal compétent au jour où elle est intentée, non devant celui qui l'était le jour où elle est née; c'est donc non au moment de l'abordage, mais à celui de l'ajournement qu'il faut se reporter pour examiner si les parties avaient une résidence attributive de juridiction. — Cour de Bruxelles, 14 décembre 1897, capitaine Crosby et consorts c. capitaine Laure et autres, R. D. M., XIII, 701.

§ 3. **Cas où le capitaine aura formé sa demande devant un tribunal incompétent.** — Il peut arriver que le capi-

taine forme sa demande en justice devant un tribunal incompétent; quel sera l'effet d'une pareille assignation ? Le capitaine devra renouveler, dans ce cas la demande en justice dans les délais légaux, à partir du jugement par lequel le tribunal se sera déclaré incompétent. C'est-à-dire que les délais impartis pour la déchéance prévue par l'article 436 seront interrompus. C'est d'ailleurs l'application pure et simple de l'article 2246 du Code civil.

L'abordé qui aura introduit une demande à fin d'obtention de l'assistance judiciaire s'expose à voir rejeter son action comme non recevable s'il laisse passer les délais impartis par l'article 436 du Code de commerce; une demande en assistance judiciaire n'est pas une demande en justice et n'en peut produire les effets.

Jurisprudence. — Que l'assignation pour abordage donnée dans les délais de la loi devant un tribunal incompétent, a pour effet, non de soustraire le capitaine aux déchéances de l'article 436 du Code de commerce, mais d'interrompre seulement les déchéances; que le capitaine, après le jugement par lequel le tribunal saisi se déclare incompétent est tenu de renouveler son action devant le tribunal compétent dans les délais impartis, et que ces délais courent non de la date de la signification du jugement, mais de la date du jugement lui-même. — Cour de Rennes, 20 avril 1880, capitaine Leduc et Rebiller c. capitaine Méhonas, abordage de la chaloupe *Fleur-de-Marie*, Rec. du Havre, 1882. 2. 172.

Que la citation devant un juge incompétent interrompt la prescription, cette prescription recommence à courir dès l'instant du prononcé du jugement d'incompétence et sans attendre la signification; que, par conséquent, sera non recevable la demande en indemnité pour abordage, postérieure de plus d'un mois (aujourd'hui un an) à la date du jugement qui, sur une première demande, avait déclaré l'incompétence du tribunal saisi. — Trib. de com. de Nantes, 4 juillet 1874, Cousin et Gallien c. Huet et

Flornoy, abordage du *Saint-Louis* et de la *Rosalie*, Rec. de Marseille, 1875. 2. 66.

Que la demande d'assistance judiciaire formée pour obtenir la réparation d'un dommage causé par un abordage au bateau du demandeur, n'est pas une demande en justice et ne peut en produire les effets; qu'en conséquence, doit être déclarée non recevable, malgré la demande formée par lui devant l'assistance judiciaire, l'action d'un patron de barque en responsabilité d'un abordage, lorsque cette action a été intentée en dehors des délais impartis par la loi. — Tribunal de commerce du Havre, 12 avril 1886, Cardon c. Pérignon, abordage du *Linnet* et de *la Marguerite*, Recueil du Havre, 1886. 1. 121.

§ 4. **Droit comparé.** — *Belgique.* M. Jacobs, dans son savant traité de droit maritime, résume ainsi le cas où les tribunaux belges sont compétents. Les tribunaux belges sont toujours compétents quand il s'agit de mesures provisoires ou conservatoires (art. 52, n° 5; loi du 25 mars 1876), telles que des expertises ou des saisies. Au fond, si le défendeur est belge, il pourra être assigné soit devant le tribunal de son domicile, soit devant celui du lieu de l'abordage (al. 39 et 42, loi du 25 mars 1876). Le propriétaire d'un navire étranger peut être assigné devant les tribunaux belges dans les cas suivants : 1° s'il a en Belgique un domicile ou une résidence, ou s'il y a fait élection de domicile (Loi du 25 mars 1876, art. 52, n° 2); 2° si l'abordage a eu lieu en Belgique (*ibid.*, n° 3); 3° si la demande est connexe à un procès déjà pendant devant un tribunal belge (*ibid.*, n° 6); 4° dans les cas où il y a plusieurs défendeurs dont l'un a, en Belgique, son domicile ou sa résidence (*ibid.*, n° 10) ; 5° dans tous les cas où les rôles étant renversés, le propriétaire d'un navire belge pourrait être assigné à raison d'un abordage, devant les tribunaux du pays auquel appartient l'étranger défendeur (*ibid.*, al. 53-54), le tribunal compétent

est alors celui du domicile ou de la résidence du demandeur.

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'un abordage ayant eu lieu dans les eaux belges, le quasi-délit ayant été commis en Belgique, les tribunaux de ce pays sont compétents *ratione loci*, en vertu des articles 42 et 52, § 3, de la loi du 25 mars 1876, pour connaître de cet abordage; qu'il en est ainsi, même si l'abordage a eu lieu entre un navire de guerre et un navire marchand. — Bruxelles, 19 février 1895, capitaine Mahan c. capitaine Jones, navires *Chicago* et *Azov*, R. D. M., XI, 782.

Que lorsqu'un abordage a eu lieu en pleine mer, quand le défendeur n'a, quoique Belge, ni domicile, ni résidence en Belgique, il doit être assimilé à un étranger, par suite le tribunal compétent pour connaître de la demande est celui du domicile du demandeur. — Trib. de Bruges, 10 janvier 1898, veuve Braecker c. Pierre Lafère-Coosse, R. D. M., XIII, 686.

Sur la compétence *ratione materiæ*, il a été jugé en *Belgique :* que la loi du 21 août 1879 intitulée « du commerce maritime » ne peut être appliquée qu'aux navires de commerce et non aux navires de guerre; notamment les fins de non-recevoir des articles 232 et 233 de cette loi ne sont pas opposable aux États étrangers. — Trib. civ. Anvers, 4 juin 1896 et Bruxelles, 31 décembre 1896, capitaine Toncs c. les États-Unis d'Amérique, navires *Azov* et *Chicago*, R. D. M., XII.

Que le tribunal civil appelé à juger de la validité d'une saisie-arrêt pratiquée à la suite d'un abordage en haute mer, entre navires de commerce étrangers à la Belgique, est incompétent pour statuer sur le fond de la question de responsabilité et d'indemnité résultant de l'abordage. Les conséquences de celui-ci relèvent, conformément aux articles 1 à 12 de la loi du 25 mars 1876 sur la compétence, de la juridiction du tribunal de commerce. — Bruxelles, 22 juillet 1896, capitaine Lauro c. capitaine Crosby et Frank Ross, navires *Giuseppe* et *Stormking*, R. D. M., XII, p. 556.

En Italie, il a été jugé : que l'article 105 du Code de procédure civile qui permet d'assigner l'étranger devant la juridiction ita-

lienne lorsqu'il s'agit d'obligations nées de faits ayant eu lieu dans le Royaume, s'applique aux obligations dérivant de délits ou quasi-délits aussi bien qu'à celles dérivant de contrats. Et il n'y a pas lieu de distinguer, à cet égard, entre les obligations nées de faits personnels et celles nées de faits de personnes dont on répond, par exemple, de faits du capitaine dont l'armateur est directement responsable. En conséquence et par application de l'article 873 du Code civil, si un abordage a eu lieu dans les eaux italiennes, l'armateur étranger, engagé par la faute de son capitaine, est compétemment assigné devant le tribunal du lieu de l'événement, car la source de sa responsabilité est dans cet événement et non dans le rapport contractuel qui l'unit à son préposé. — Trib. civ. Messine, 29 avril 1895, Société des Hauts-Fourneaux et aciéries de Terni c. Scarpa et Vianello Moro et Caillot et Saint-Pierre, navires *San Marco* et *Algérien*, R. D. M., XI, p. 488.

Qu'en cas d'abordage en cours de route, la compétence appartient au tribunal du port où l'un des navires s'est en premier lieu réfugié, sans distinguer si, au moment du sinistre, ce navire se trouvait en haute mer ou dans les eaux territoriales (art. 425 du Code de commerce italien). — Tribunal de Sarzane, 18 novembre 1898, Ministère public c. Revello et Societa di Navigazione generale italiana, navires *Ortigier* et *Maria P...*, R. D. M., XIV, p. 560.

Qu'aux termes de l'article 872 du Code de commerce italien, les actions personnelles et les actions réelles ayant trait à des biens mobiliers dérivant d'actes passés pour le compte d'une compagnie nationale ou étrangère par son gérant ou représentant, en dehors du siège social, peuvent être portés par les tiers devant l'autorité judiciaire du lieu où réside un représentant du transporteur. En conséquence, l'autorité judiciaire italienne est compétente pour connaître de l'action née d'un abordage, même lorsque l'abordage est survenu dans les eaux étrangères et que l'action est exercée contre une compagnie étrangère, si celle-ci a un représentant en Italie. — Cour d'appel de Naples, 29 août 1894 et Cour de cassation de Naples, *rejet*, 25 mai 1895, Henderron frères et A. et F. Holme c. Terta, Altobelli et autres, navires *Utopia* et *Anson*, R. D. M., X, p. 646 et XI, p. 241.

Le Code de commerce *Portugais* dispose, article 675 : « L'action pour parts et dommages résultant d'un abordage peut être portée tant devant le tribunal du lieu où il s'est produit que devant celui du domicile du propriétaire du navire abordeur, du port d'attache de ce navire ou de l'endroit où il a été rencontré. »

Ce même Code contient des dispositions relatives aux conflits de loi, article 674 : « Les questions concernant les abordages sont régies : 1° dans les ports et dans les eaux territoriales par la loi du lieu ; 2° en haute mer, entre navires de même nationalité par la loi nationale ; 3° en haute mer, entre navires de nationalité différente, chacun d'eux est obligé conformément aux dispositions de la loi de son pavillon, sans pouvoir recevoir plus que cette loi ne lui accorde. »

§ 5. **La règle de compétence édictée par l'article 407 du Code de commerce modifié par la loi du 14 décembre 1897 est elle applicable aux dommages éprouvés par la marchandise?** — Les règles de compétence posées par la nouvelle disposition ajoutée à l'article 407 sont-elles applicables à toutes les actions en dommages-intérêts exercées à la suite d'un abordage, ou seulement aux actions ayant pour objet la réparation des dommages causés aux navires? Cette dernière opinion est soutenue, on s'appuie pour la défendre sur ce que, ainsi que nous l'avons vu plus haut, l'article 407 § 3, relatif à l'abordage douteux, ne s'applique qu'en ce qui concerne les dommages des navires, et non les dommages subis par les marchandises et les personnes ; donc, dit-on, l'article 407 tout entier, et par suite la disposition nouvelle qui y a été ajoutée ne viennent s'appliquer qu'en ce qui concerne les dommages subis par les navires ; les

dommages causés aux marchandises et aux personnes restent donc en dehors de l'empire des nouvelles règles de compétence posées par cet article et continuent à n'être régis que par les principes du droit commun. Cette opinion nous paraît erronée. Nous avons expliqué plus haut pourquoi l'article 407 § 2, dérogeant au droit commun, on lui donne une interprétation restrictive et on se fonde sur les termes qu'il emploie pour ne l'appliquer qu'aux navires, mais les mots qui justifient cette restriction ne se trouvent que dans le § 3, et tout le monde est d'accord pour reconnaître que les §§ 1 et 2 de l'article 407 ne sont que des applications du droit commun; il ne saurait donc être question de leur reconnaître une portée limitée, il est par suite faux de dire que l'article 407 ne s'applique qu'aux dommages causés aux navires, puisque les deux premiers paragraphes de cet article s'appliquent, sans conteste, aux dommages causés aux marchandises et aux personnes. Dès lors, pourquoi le paragraphe final ajouté à cet article par la loi de 1897 ne s'appliquerait-il pas également aux dommages causés aux marchandises et aux personnes aussi bien qu'à ceux causés aux navires; rien dans les termes de ce paragraphe ne peut justifier la restriction qu'on voudrait ici introduire, on y parle de l'abordage sans faire aucune distinction, et les travaux préparatoires, le vœu de la chambre de commerce de Saint-Nazaire que nous avons cité, tout démontre que le législateur a eu en vue d'établir des règles de compétence pour toutes les demandes en indemnités nées d'abordage.

Le législateur n'aurait nullement atteint son but s'il avait distingué entre les dommages dont il est demandé réparation et s'il n'avait fait disparaître les difficultés et les inconvénients résultant de l'application du droit commun que lorsqu'il s'agit de certains dommages et non d'autres.

Nous dirons donc que la nouvelle disposition de l'article 407 a une portée absolument générale et s'applique, qu'il s'agisse de dommages causés aux navires, aux marchandises ou aux personnes.

§ 6. **Cas où l'un des navires est un vaisseau de guerre étranger.** — Une exception doit être apportée aux principes que nous venons de poser pour le cas où l'un des navires est un vaisseau de guerre. Les vaisseaux de guerre jouissent en effet du bénéfice de l'exterritorialité; ils sont considérés comme représentant une portion du territoire, de plus, les vaisseaux de guerre sont représentés en justice par les États dont ils portent le pavillion; or, un État ne peut être cité devant les tribunaux d'une autre nation, il en résulte qu'un État ne saurait être actionné devant les tribunaux d'un autre pays à raison d'un abordage causé par un de ses vaisseaux de guerre. Dans cette hypothèse, les victimes de l'abordage ne pourront actionner l'État, auquel appartient le vaisseau à qui ils imputent la responsabilité de l'abordage que devant les tribunaux de son pays.

Sont assimilés à des vaisseaux de guerre : — les bâtiments n'appartenant pas à la marine militaire, mais à bord desquels se trouvent les souverains étrangers ou leur représentants et destinés à les conduire; — les vaisseaux qui transportent des troupes, sous le commandement d'officiers de la marine de guerre.

§ 7. **Assignation réciproque. Litispendance. Règlement de juges.** — Il peut arriver que deux capitaines s'assignent réciproquement chacun devant un tribunal compétent : il y aurait lieu alors à règlement de juges. Le cas s'est présenté avant la loi de 1897 et sous l'empire de la jurisprudence qui reconnaissait compétence à plusieurs tribunaux.

Un des capitaines avait saisi le tribunal du port de destination, l'autre le tribunal du port de refuge. En pareil cas, il est nécessaire de recourir à la procédure de règlement de juges, car s'il est une matière où il soit d'une grande importance d'éviter les contrariétés de jugements, c'est bien en matière d'abordage.

Jurisprudence. — Il a été jugé que lorsque deux tribunaux, également compétents, l'un comme lieu de destination, l'autre comme port de refuge du second navire sont saisis par exploits du même jour d'une demande en règlement d'avaries et en dommages-intérêts à raison d'un abordage, il y a lieu pour la cour à laquelle ressortissent ces deux tribunaux de régler les juges; que le cour doit, dans ce cas, s'inspirer des faits de la cause, l'intérêt d'une bonne administration de la justice. — Cour de Rouen, 17 décembre 1878, Welker c. Taraldsen, *Odin* et *Hélène-Burchard*, S. 1879. 2. 111.

§ 8. **Droit fiscal.** — Quel est le droit d'enregistrement à percevoir sur les condamnations prononcées à la suite d'un abordage? L'Administration de l'enregistrement doit-elle percevoir sur le montant des condamnations le droit de 2 0/0 pour dommages-intérêts ou seulement, le droit d'indemnité mobilière de 0 fr. 50 0/0? On a admis sur cette question la solution suivante qui est conforme aux principes généraux: lorsque les dommages-intérêts consistent dans la réparation du préjudice matériel ou moral causé par l'abordage et discrétionnairement évalué par le juge en raison des circonstances, on doit appliquer le droit de 2 0/0 établi par l'article 69, § 2, n° 9, de la loi du 22 frimaire an VII et pour l'article 11 de la loi du 27 ventôse an IX. Si, au contraire, il ne s'agit que de remplacer dans le patrimoine de l'abordé une valeur préexistante, la régie doit se borner à percevoir le droit de 0 fr. 50 0/0, établi

par l'article 69, § 2, n° 8, de la loi du 22 frimaire an VII.

Cette distinction se justifie par les principes qui ont inspiré les auteurs de la loi fiscale. Si, a dit M. Duchâtel, dans l'Exposé des motifs de la loi du 27 ventôse an IX, le législateur a soumis les dommages-intérêts proprement dits au tarif de 2 francs, qui est celui des ventes de meubles, « c'est qu'on peut les considérer comme *des acquisitions mobilières* »; ils constituent des réparations qui font entrer dans le patrimoine de l'individu lésé une valeur qui n'y existait pas, qui l'enrichissaient matériellement. Au contraire, ce droit de 2 0/0 ne peut être appliqué aux sommes qui viennent simplement remplacer dans le patrimoine du demandeur l'objet qui en a été soustrait, qui ne font acquérir au demandeur aucune valeur nouvelle, qui ne l'enrichissent pas.

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'en matière fiscale, les dommages-intérêts passibles du droit de 2 0/0 se distinguent des indemnités passibles seulement de celui de 0 fr. 50 0/0, en ce que ces dommages consistent dans la réparation du préjudice matériel ou moral causé à la partie lésée par le fait ou la faute d'autrui, et évalué discrétionnairement en raison des circonstances; tandis que les indemnités consistent dans la représentation, à titre de restitution, de la valeur d'une chose ou d'un droit dont le réclamant a subi la perte et dans la mesure exacte de cette perte; qu'en conséquence, ne donne lieu qu'au droit de 0 fr. 50 0/0 comme ayant le caractère d'indemnité, la somme allouée par jugement à une partie pour la valeur d'un navire coulé en mer par suite d'abordage. — Cour de cassation, 28 mars 1870, Enregistrement c. Peulvé et autres, navires *Ada* et *Aracan*, D. 70. 376.

LIVRE IV

DES CONFLITS DE LOIS

CHAPITRE I

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on part de cette idée, juste d'ailleurs, que les abordages ont lieu, le plus généralement, entre navires de nationalités différentes, on ne sera pas surpris de voir des difficultés parfois très graves s'élever sur le point de savoir quelle sera la loi que le juge devra appliquer dans un procès entre bâtiments étrangers. Cette question est très délicate et très complexe; nous avons fait ce que nous avons pu pour l'exposer avec méthode; il a été beaucoup écrit sur cette matière, et les théories que l'on rencontre dans les ouvrages et revues qui ont traité ce sujet ne pèchent pas par excès de clarté.

Quant à la jurisprudence, elle est vague; nous verrons que certains tribunaux prétendent que la *loi du pavillon* peut et doit seule être appliquée, d'autres, que l'on doit s'en référer à la loi en vigueur là ou exerce le tribunal;

d'autres, enfin, veulent appliquer la législation du lieu où l'abordage s'est produit.

La question présentait peut-être plus d'intérêt à l'époque où le capitaine, alors tout au moins qu'il voulait invoquer la loi française, n'avait que vingt-quatre heures pour faire ses protestations. D'ailleurs, la situation reste la même, dans tous les cas, au point de vue des intérêts des chargeurs. Et aujourd'hui encore, le capitaine dont le navire est abordé dans les eaux étrangères se trouvera dans une situation extrêmement difficile quand il voudra se rendre compte de la législation à laquelle il y aura lieu de se référer.

Suivra-t-il la loi de son propre pays? Ou bien se conformera-t-il aux prescriptions de la loi de l'abordeur? Pourquoi pas à celles de la loi du lieu où l'abordage s'est produit, ou encore à la loi du pays où il aura été forcé de relâcher? J'entends bien qu'il se fera indiquer l'avocat le plus compétent du pays où il se trouvera; mais il n'en sera guère plus avancé, car le malheureux jurisconsulte sera peut-être fort en peine de lui donner la marche à suivre pour recouvrer toute sécurité. Et cependant de l'attitude prise par le capitaine, des formalités remplies par lui dépend la conservation des droits des propriétaires de navires, des armateurs, des chargeurs; de tous ceux enfin qui ont un intérêt quelconque dans le navire.

Les tribunaux français se montrent généralement fort sévères, et exigent que devant eux, les formalités les plus délicates soient méticuleusement remplies; les tribunaux étrangers ne se font pas faute de répondre à ces exigences par tous les moyens qui sont en leur pouvoir, et les procédés de vexations ne leur manquent point, surtout en Angleterre.

Et il en sera ainsi tant qu'il ne sera pas intervenu, au

moins entre les pays les plus intéressés, un traité, une convention internationale créant des tribunaux spéciaux ou réglant tout au moins la matière d'une manière définitive et, autant que possible, uniforme.

Des congrès se réunissent, on prend des résolutions, on formule des vœux, on reconnaît qu'une réforme, que la création de tribunaux spéciaux s'impose, que la question est urgente, mais elle ne fait aucun progrès sérieux. Elle était la même, il y a trente-cinq ans, car voici ce qu'écrivait en 1863, M. de Courcy (*Réforme internationale*, p. 1 et suiv.).

« Depuis 1807, la législation a marché parallèlement « aux progrès du commerce et de l'industrie, s'est inspi- « rée de leurs besoins et a participé, en quelque sorte, à « leur mobilité. Pourtant, le second livre tout entier, qui « remplit plus du tiers du Code de commerce, soit 246 arti- « cles sur 648, et qui concerne le commerce maritime, est « demeuré immobile. Le besoin impérieux qui se fait sentir « est moins celui d'une réforme du Code français que « celui d'une législation internationale. Le commerce ma- « ritime est, par sa nature, essentiellement cosmopolite. « Il a longtemps été presque le seul moyen de rapproche- « ment des peuples. De nos jours surtout, la fréquence « des relations postales, l'abaissement des barrières doua- « nières, enfin le télégraphe ont tellement multiplié les « communications qu'il y a, dans tous les ports, une « promiscuité entre tous les pavillons. L'usage se répand « de plus en plus, de charger, dans les lieux de produc- « tion, les navires, non point comme autrefois, pour un « port déterminé d'avance, mais pour un port d'Europe. « Le capitaine doit se présenter sur une rade convenue, « devant Falmouth ou Queenstown, devant Belle-Isle, Lis- « bonne ou Cadix. Là, un pilote lui donne une lettre ou

« une dépêche qui lui enjoint de se diriger sur Hambourg, « Amsterdam, Londres, Le Havre, Trieste ou Constanti- « nople. Or, n'est-il pas choquant de penser, que s'il a « des démêlés avec ses chargeurs, des comptes d'avaries à « régler, les intérêts de son armement seront plus ou « moins protégés par la législation, suivant qu'il sera di- « rigé par les chargeurs, devenus ses adversaires, sur l'un « ou l'autre de ces ports de destination? »

En somme, depuis le commencement du siècle, la législation maritime française n'a fait aucun progrès sensible. L'Angleterre, elle, qui a une marine marchande formidable, a décidé (art. 54 du *Merchant Shipping act* de 1862) que les propriétaires des navires, quelle que soit leur nationalité, seraient, en cas d'abordage, responsables proportionnellement au tonnage de leur navire.

Les Anglais, en gens très pratiques, dès qu'il s'agit de leurs intérêts, et voulant éviter toutes les complications résultant de diverses législations étrangères, ont imaginé une chose fort simple : ce n'est pas, au cas échéant, le propriétaire ou le capitaine du navire qu'ils condamnent; ils font porter la condamnation sur le *navire lui-même;* et s'octroient ainsi une sorte d'action *in rem.* Aussi, quand un navire a été condamné par eux, est-il signalé dans tous les ports d'Angleterre, et aussi dans toutes les possessions anglaises, c'est-à-dire dans le monde entier; et si par malheur pour lui il se trouve à un moment donné dans les eaux anglaises, soit pour son commerce, soit pour une circonstance fortuite ou par suite de force majeure, le navire est aussitôt saisi, *l'embargo* est mis sur le bâtiment et sa cargaison; et il faut payer, ou bien le navire est tout simplement vendu aux enchères, « pour le prix en être attribué aux créanciers. »

Quoi qu'il en soit, nous allons examiner maintenant en employant la méthode qui nous a paru la plus claire, les diverses théories que cette matière a soulevée et aussi l'état de la jurisprudence. C'est quand il se sera rendu compte de la situation par l'examen de ce qui va suivre que le lecteur comprendra la nécessité, l'urgence qu'il y a à ce qu'un traité, une convention internationale intervienne réglant enfin définitivement ces importantes questions et créant des tribunaux internationaux ayant mission de statuer sur toutes les questions de droit maritime international.

Il faut, en attendant mieux, subir les lois en vigueur, et chercher, autant que possible, à se conformer à la jurisprudence.

Par l'exposé qui a été fait en ses lieu et place et pour chaque cas déterminé de l'état des législations étrangères, on a vu que de nombreuses divergences existent entre les diverses lois maritimes. Ces divergences soulèvent des conflits de lois qui font l'objet de la présente étude.

Nous diviserons l'étude des conflits des lois en trois parties.

Nous examinerons d'abord la question de savoir quelle est la loi qui doit être appliquée pour déterminer qui est responsable des dommages causés par un abordage.

Puis nous rechercherons quelle est la loi qui doit être appliquée pour fixer l'étendue et la responsabilité des propriétaires de navires à raison des fautes du capitaine qui ont amené l'abordage.

Enfin, nous examinerons quelle loi doit régir les prescriptions et les fins de non-recevoir relatives aux actions nées de l'abordage.

CHAPITRE II

COMMENT SONT RÉGLÉES LES RESPONSABILITÉS ET LES CONSÉQUENCES DIVERSES DE L'ABORDAGE.

---

§ 1. **Abordage en pleine mer.** — On se demandera d'abord ce qu'on appelle pleine mer ou eaux internationales, par opposition à mer territoriale ou eaux françaises. Cette distinction se justifie facilement, car les productions de la zone voisine des côtes peuvent être l'objet de la jouissance d'un peuple à l'exclusion des autres peuples. Notamment en ce qui concerne la pêche, la plupart des États la réservent pour leurs nationaux dans les eaux territoriales. Il y a même sur ce point des conventions entre la France et l'Angleterre et aussi entre d'autres nations. On ne peut aller jusqu'à dire que les eaux territoriales sont la propriété des États riverains, mais il est certain qu'elles sont soumises aux États riverains qui exercent sur elle leur autorité. Quant à savoir jusqu'où s'étend la souveraineté dans la nation riveraine, c'est là une question qui a donné naissance à un grand nombre de systèmes. Le plus rationnel est celui qui considère comme non territoriale la partie de la mer qui se trouve hors de la protection des canons de la côte. L'étendue des eaux territoriales sera donc déterminée par la plus longue portée des canons.

La liberté des mers a été proclamée par la Révolution française, et acceptée en principe par toutes les nations, et la navigation est libre. Les navigateurs n'ont donc à observer que les règles qui découlent des traités internationaux en vigueur qui ont pour but de garantir la sécurité des navires. D'où il suit que lorsqu'un abordage survient en pleine mer, la question qui se posera aux tribunaux saisis aura presque toujours pour objet le point de savoir si les capitaines se sont conformés aux règlements, ou pour mieux dire au règlement du 21 février 1897, actuellement en vigueur.

Ceci posé, voyons quelle sera la loi que les tribunaux auront à appliquer en cas d'abordage dans les eaux internationales.

On a proposé d'appliquer au navire abordeur purement et simplement la loi du tribunal saisi. C'est ce qu'on appelle la *lex fori*. Et l'on a insisté en démontrant que ce système est préférable aux autres, parce qu'il est favorable à nos nationaux. On a fait observer, en outre, qu'il ne pouvait être sérieusement critiqué par ceux qui, saisissant les tribunaux français, se soumettent ainsi d'avance à nos lois en en demandant l'application à nos propres nationaux.

En faveur du système qui milite pour l'application de la loi du tribunal saisi, on ajoute qu'il y a un lien étroit, une corrélation nécessaire entre la législation applicable et le tribunal qui est appelé à connaître d'une action ; un tribunal doit naturellement appliquer la loi nationale. On ajoute encore que les juges doivent connaître beaucoup mieux la loi nationale qu'ils sont appelés chaque jour à appliquer que les lois étrangères. Le capitaine, enfin, qui est poursuivi devant le tribunal étranger, et qui accepte la compétence de ce tribunal passe avec son adversaire une sorte de

contrat judiciaire, qui a pour effet de soumettre le litige à la loi du tribunal saisi.

Ce système est généralement rejeté par la doctrine, les motifs qu'il invoque ne présentant pas un caractère sérieux. Ainsi il n'est pas exact de prétendre qu'il y ait corrélation entre le tribunal saisi et la loi applicable. Dans plusieurs hypothèses, il ne fait pas de doute que les tribunaux aient à appliquer les lois étrangères ; la question de savoir si les magistrats connaissent plus ou moins les législations étrangères n'est qu'une question de fait que la doctrine ne peut pas prendre en considération.

Outre qu'il n'est pas fondé, ce système présenterait en pratique de très gros inconvénients ; nous avons vu, en effet, en nous occupant de la compétence, que les victimes de l'abordage ont le choix de porter leur action devant les tribunaux de différents pays, il dépendrait donc d'elles, en agissant dans tel ou tel pays, de choisir la loi applicable et de faire ainsi varier l'étendue de leurs droits, de la responsabilité pesant sur le capitaine et sur l'armateur.

Un second système qui a surtout pour lui d'avoir été proposé par un des plus éminents jurisconsultes, M. Labbé, propose d'appliquer le droit général maritime au droit des gens, droit naturel que les juges suivraient en se guidant par l'ensemble des législations maritimes et en ne leur empruntant que les dispositions conformes à l'équité et aux principes généraux du droit. L'abordage, dit M. Labbé, s'étant passé en pleine mer, échappe par la diversité de la nationalité des parties et par le lieu de son accomplissement à toute loi positive. « Il reste sous la loi qui régit l'humanité tout entière, le droit des gens, disaient les Romains, qui ont fini par le confondre avec le droit naturel. Nous proposons donc au juge de statuer selon sa raison,

sans le secours d'une loi positive, en attendant une loi internationale vraiment applicable à de semblables litiges. Cela est-il inouï? Notre législateur lui-même, en ordonnant au juge de statuer dans le silence de la loi positive, l'invite à suppléer par sa raison, par le droit naturel, à l'absence des textes écrits et promulgués (art. 4, C. civ.) ».

Mais ce système ne peut être admis, car ce n'est que dans le silence de la loi qu'il est permis aux juges de statuer d'après le droit naturel; lorsqu'il existe une loi positive, ils sont tenus d'appliquer cette loi; or ici il y a une loi positive, il y en a même plusieurs dont l'application paraît possible, et c'est ce qui fait la difficulté; mais de toute nécessité, le juge doit choisir entre l'une de ces lois, dire qu'il n'en appliquera aucune, ce n'est pas résoudre la difficulté, mais la supprimer. De plus, en pratique, ce système aurait le grave inconvénient de laisser les parties exposées à l'arbitraire des tribunaux.

Un troisième système soutient qu'on doit appliquer la loi du pays du navire abordé. Le navire abordé a dû, dit-on, compter sur une réparation conforme à son propre statut, et régler sa conduite en conséquence, il est donc juste qu'il puisse réclamer l'indemnité à laquelle il a droit d'après sa propre loi, sa situation est d'ailleurs plus intéressante que celle de l'abordeur, et si l'un des deux navires doit être tenu au delà de ses prévisions, il est juste que ce soit le navire abordeur. Du reste, on ne permet au navire abordé de réclamer que ce à quoi sa propre loi lui donne droit de prétendre, il ne pourrait invoquer la loi du navire abordeur sous prétexte que cette loi lui serait plus avantageuse, le fait qu'il a été abordé par un navire d'une autre nationalité que la sienne, ne doit pas améliorer sa situation.

Ce système ne repose sur aucun principe de droit, de plus, il n'a même pas l'avantage de se justifier au point de vue humanitaire auquel il se place, même en admettant qu'il y ait lieu de favoriser la situation de l'abordé, il ne répondrait pas à ce but, puisque, et les partisans de ce système le reconnaissent eux-mêmes, sa loi nationale peut être moins favorable au navire abordé que la loi du navire abordeur.

On doit donc adopter un quatrième système aux termes duquel les tribunaux appliqueront la loi du navire abordeur, mais avec cette restriction, que si cette loi doit servir à déterminer à qui, et dans quelle mesure incombent la responsabilité, elle ne doit du moins jamais permettre au navire abordé de réclamer une somme supérieure à celle à laquelle lui donnerait droit sa loi nationale. Il faut donc, en d'autres termes, pour que la demande en indemnité soit recevable, qu'elle soit admise par la loi du pays du demandeur et par celle du pays du défendeur; ce qu'on peut encore formuler ainsi : on s'attache à celle des deux lois qui est la plus favorable au défendeur.

Cette doctrine est celle qui est consacrée par le Code de commerce *Portugais*, article 674, § 3, que nous avons déjà eu l'occasion de citer plus haut : « En haute mer, entre navires de nationalités différentes, chacun d'eux est obligé, conformément aux dispositions de la loi de son pavillon, sans pouvoir recevoir plus que cette loi ne lui accorde. »

Cette règle doit être appliquée non seulement aux propriétaires des navires, mais aux propriétaires des marchandises formant la cargaison de chaque bâtiment, aux gens de l'équipage et aux passagers. On doit, en effet, supposer que les chargeurs, de même que les matelots et les passagers ont entendu se soumettre aux lois du pays du

navire sur lequel ils font transporter leurs marchandises ou sur lequel ils se sont embarqués.

Ce système repose sur une base juridique très solide, c'est en effet l'abordeur qui s'oblige par le fait de l'abordage, il est dès lors logique d'appliquer la loi de celui qui s'est obligé, de plus, le capitaine en faute ne saurait se plaindre, puisqu'il est maintenu sous l'empire de sa loi nationale.

Nous devons donner quelques exemples des solutions auxquelles conduit l'application de ce système.

Au cas d'abordage entre un navire belge et un navire français, les causes de l'abordage étant douteuses, la loi belge assimilant l'abordage douteux à l'abordage fortuit, le propriétaire du navire français ne pourra pas actionner celui du navire belge; et réciproquement, le propriétaire du navire belge ne pourra pas invoquer l'art. 407 § 3, du Code de commerce français, pour actionner le propriétaire du navire français.

Au cas d'abordage entre un navire français et un navire italien, l'abordage étant dû à la faute commune des deux capitaines, la loi italienne admettant qu'en cas de faute commune chacun supporte ses dommages, le propriétaire du navire français ne pourra rien réclamer au propriétaire du navire italien, et, réciproquement, le propriétaire du navire italien ne pourra pas invoquer la jurisprudence française, pour actionner le propriétaire du navire français.

Telle est du moins la théorie.

Jurisprudence. — Il a été jugé qu'aux termes des articles 631 et 633 du Code de commerce, les tribunaux de commerce sont compétents *ratione matériæ* pour connaître de toutes actions relatives soit aux engagements entre commerçants soit aux actes de commerce, tels que les expéditions maritimes, même lorsqu'elles

naissent d'un quasi-délit, et par suite, des actions en réparation des dommages causés par un abordage, qu'en matière d'abordage, l'article 420 du Code de procédure civile est applicable pour déterminer la compétence *ratione loci*, que cette compétence en pareil cas est réglée par l'article 407 du Code de commerce modifié par la loi du 14 décembre 1897, qui permet de saisir le tribunal du port français dans lequel, en premier lieu l'un ou l'autre des navires s'est réfugié, que l'article 407 est applicable quelle que soit la nationalité des parties, que l'abordage ait eu lieu en haute mer ou dans les eaux territoriales françaises. — Cour de Rennes, 23 janvier 1902, capitaine Kendrick et Wilson sons and C° c. Fritz et C°, navires *Précuseur* et *Apollo*, Rev. int. de dr. mar., XVII, p. 550.

Que lorsque l'abordage a eu lieu en pleine mer, on doit appliquer la loi du pavillon. — Mais en admettant que la loi anglaise (*Act de lord Campbell*) refuse toute action aux étrangers non résidants ou domiciliés en Angleterre pour perte d'un parent par suite d'un abordage, cette disposition étant contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs ne saurait être appliquée par les tribunaux français, qui doivent déclarer l'action recevable et l'armateur responsable. — Cour d'appel d'Aix, 23 janvier 1899, Bathe Thos c. Veuve Jauffret, navires *Yoxford* et *Maria-Louise*, Rev. int. de dr. mar., XV, 42.

Qu'un tribunal écossais, saisi par des parties toutes anglaises d'un abordage survenu en pleine mer, doit appliquer la loi anglaise. — Cour d'Edimbourg, 12 novembre 1897, J. W. Burnett et autres c. E. R. Kendrick et autres, navire *Forth of Solvay*, R. D. M., XIII, 678.

Qu'une action d'abordage se fondant sur un quasi-délit et sur l'obligation qui en dérive, il est de règle que, quelle que soit la nationalité des parties engagées dans une collision, c'est d'après la loi du lieu où celle-ci s'est produite qu'il convient de juger. — Sentence arbitrale Belge, 22 juin 1898, R. D. M., XIV, 212.

Que lorsqu'un abordage s'est produit en haute mer, l'action en dommages-intérêts ouverte aux héritiers des victimes de la collision, en vertu de l'*act de lord Campbell*, n'appartient pas aux étrangers non résidant dans le royaume. — Haute Cour de justice,

(Division du Banc de la Reine), 22 juillet 1898, R. D. M., XIV, 190.

§ 2. **Abordage dans les eaux intérieures d'un État.** — On entend par eaux intérieures, tout d'abord celles qui ne communiquent pas avec l'Océan; s'il n'y a qu'un seul État riverain, cet État a seul autorité sur elle; s'il y a plusieurs États riverains, une convention doit déterminer la part de chacun d'eux; s'il n'y en a que deux, la limite de souvraineté des deux pays est tracée par une ligne médiane imaginaire passant par le milieu de la mer.

On entend également par là les eaux qui communiquent avec l'Océan, lorsque l'entrée peut être battue par les feux croisés des deux rives; s'il n'y a qu'un État riverain, il a seul la souveraineté sur ces eaux, si, comme pour la mer Noire, il y en a plusieurs, un accord doit déterminer les droits de chacun. Le régime de la mer Noire qui a pour riverains l'Empire Ottoman et la Russie, a été réglé par le traité de Paris du 30 mars 1856.

Sont encore considérées comme eaux intérieures, les embouchures des fleuves, les ports, les rades et les baies dont l'ouverture n'excède pas dix milles marins calculés de rive à rive dans la partie la plus reserrée.

Plusieurs des partisans des systèmes que nous venons précédemment d'exposer, continuent à soutenir l'application de leurs systèmes, même dans l'hypothèse dont nous nous occupons.

Nous admettons que lorsque l'abordage s'est produit dans les eaux territoriales d'un État, il y a lieu d'appliquer la loi nationale de cet État, quelle que soit la nationalité des navires, et quand bien même les deux navires seraient tous deux de la même nationalité. Cette solution est commandée par les principes généraux du droit, il est en effet universel-

lement admis que les obligations délictuelles, quasi-délictuelles et légales sont régies par la loi du pays où ont eu lieu les faits d'où l'on prétend les faire résulter; or l'obligation de supporter les dommages résultant d'un abordage dérive soit d'un délit ou d'un quasi-délit, si l'abordage est fautif, soit de la loi, si l'abordage est douteux. Cette application, aux délits ou aux quasi-délits de la loi du lieu où ils ont été commis a pour but de sauvegarder l'intérêt général et l'ordre public sur le territoire des États. « La nationalité, dit M. Laurent, dans son *Traité de droit international*, n'a aucune influence en cette matière, c'est du fait que découle l'action.... or le fait implique une lésion de l'ordre public dans le pays où il s'est passé; le statut qui la régit est par cela même réel. »

Le navire étranger qui se trouve dans les eaux françaises est par là même soumis aux lois françaises et à la juridiction des tribunaux français. De telle façon que si deux capitaines étrangers ont entre eux un différend pendant le séjour de leurs navires dans les eaux françaises, il doivent avoir recours non pas à leurs consuls respectifs, mais bien aux tribunaux français. La sentence que pourrait rendre leurs consuls demeurerait tout au moins sans effet en France au point de vue de l'exécution. L'*exequatur* ne saurait être accordé par les tribunaux français.

On a discuté la question de savoir si, lorsque l'abordage a lieu dans les eaux territoriales d'un État, il y a lieu de l'assimiler à un abordage dans les eaux intérieures, ou si, au contraire, on doit le considérer comme ayant eu lieu en pleine mer. En cette dernière opinion, on a dit que l'État n'a sur la mer territoriale ni droit de propriété, ni même un véritable droit de souveraineté; il se borne à exercer sur elle un droit de police et de surveillance. Mais il est

plus généralement admis qu'on doit, au point de vue dont nous nous occupons, assimiler la mer territoriale aux eaux intérieures.

Un État, en effet, a le droit de faire des lois de police applicables à la mer territoriale et ses tribunaux sont compétents pour connaître de l'application de ces lois; ce sont les lois de l'État dans la mer territoriale duquel l'abordage a eu lieu qui servent à déterminer s'il y a lieu à une répression pénale. Nous appliquerons donc, et pour les mêmes motifs, à l'abordage ayant eu lieu dans la mer territoriale d'un État, les lois de cet État.

La jurisprudence française se conforme très généralement à ce système, mais elle ne l'applique qu'imparfaitement. Toutes les fois que l'abordage a eu lieu dans les eaux françaises, elle applique la loi française, mais au contraire quand l'abordage a eu lieu dans les eaux étrangères et que l'un des plaideurs est Français, elle refuse d'appliquer la *lex loci*, si cette loi étrangère est moins favorable à l'intéressé français que la loi française. Juridiquement, le juge doit appliquer les principes du droit sans tenir compte de la sympathie que peut lui inspirer l'un ou l'autre des plaideurs. Telle est du moins la solution théorique de la question; en pratique, nous ne pouvons que souhaiter que les tribunaux français persistent dans leur manière de juger en cette matière.

§ 3. **Abordage dans les eaux territoriales.** — On entend par mer territoriale la partie de la mer qui s'étend depuis le rivage jusqu'à la distance qu'il est possible de dominer avec l'artillerie placée à terre; cette distance a été fixée à trois milles nautiques ou une lieue marine, soit 5.555 mètres, mais elle ne correspond plus aux progrès de

l'artillerie moderne, et l'Institut de droit international, dans sa session de Paris, en 1894, a proposé de l'étendre à six milles marins à marée basse.

Pour les baies dont l'ouverture n'excède pas dix milles marins, la mer territoriale part de la ligne droite tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'ouverture vers la mer.

Pour les baies et les golfes dont l'ouverture excède dix milles marins dans la partie la plus étroite à l'entrée, la mer territoriale se détermine en suivant toujours le rivage.

Sont aussi considérées comme eaux territoriales, les détroits dont l'écart n'excède pas dix milles marins, sous les trois modifications suivantes :

1° Les détroits dont les côtes appartenant à des États différents, font partie de la mer territoriale des États riverains qui exercent la souveraineté jusqu'à la ligne médiane.

2° Les détroits dont les côtes appartiennent au même État, et qui sont indispensables aux communications maritimes entre deux ou plusieurs États autres que l'État riverain, font toujours partie de la mer territoriale du riverain, quel que soit le rapprochement des côtes.

3° Les détroits qui servent le passage d'une mer libre à une autre mer libre ne peuvent jamais être fermés.

Ces principes ne s'appliquent pas aux détroits dont le régime a été déterminé par voie diplomatique entre les puissances.

Lorsqu'un abordage survient dans les eaux territoriales de la France, la législation française sera applicable entre les deux navires qui viendront à plaider l'un contre l'autre en responsabilité.

Jurisprudence. — Il a été jugé : qu'un abordage fautif constitue un quasi-délit, et lorsqu'il survient dans les eaux territoriales françaises, même entre navires étrangers, aux termes de l'article 3 du Code civil, c'est la loi française qui doit être appliquée, non seulement pour régler la réparation de dommage causé aux tiers, mais encore pour délimiter la responsabilité civile des armateurs à raison des faits de leurs préposés. — Trib. de comm. du Havre, 27 mai 1902, Cie gén. Transatl. c. Stokesley Steam Ship. Co et capitaine Touzel, Rev. int. de dr. mar., XVII, p. 740.

Qu'on entend par mer territoriale la partie de la mer que l'artillerie des côtes peut efficacement protéger, c'est-à-dire la partie qui s'étend jusqu'à une distance d'environ trois milles de terre. — Trib. civ. de Naples, 5 juin 1899, Marie-Louise Delaunay et autres c. Maresco, navires *Charlotte* et *Orienta*, R. D. M., XV, 524.

Que l'abordage qui a eu lieu dans les eaux hollandaises est régi par les lois de ce pays, quelle que soit la nationalité des navires entre lesquels l'abordage s'est produit. — Trib. comm. Anvers, 6 juin 1885, R. D. M., I, 253.

§ 4. **Abordage dans le « Highway of nations ».** — On entend par *Highway of nations* la route ordinairement suivie par les navires dans les eaux territoriales d'un État et dans un lieu qui n'est ni une baie, ni un havre, ni un estuaire, lorsque cette route a été, par traité, concédée aux navires des puissances étrangères : la jurisprudence anglaise a admis que cette concession a pour effet de la neutraliser, qu'elle cesse de faire partie des eaux territoriales et doit être assimilée à la pleine mer, que les abordages enfin qui ont lieu sur ce point doivent donc être considérés comme ayant eu lieu en pleine mer.

C'est ce qui a été jugé par un arrêt de la Cour suprême de Shanghaï à propos de l'abordage du navire cuirassé japonais *Chishima* par le steamer *Ravenna* de la Péninsular and Oriental Company. L'abor age s'était produit sur le

parcours des bateaux-postes allant de la Chine à la côte occidentale du continent américain, et dans un endroit où la France, les Pays-Bas et les États-Unis avaient exigé le droit d'entrer dans la mer territoriale de l'empire du Japon, droit qui leur avait été reconnu.

La Cour estima que l'abordage devait être considéré comme ayant eu lieu en pleine mer, et que, par suite, la juridiction anglaise était compétente et la loi anglaise applicable. Cette décision est rapportée par Clunet, *Journ. de dr. intern. privé*, 1893, p. 1293.

§ 5. **De l'abordage dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale entre un vaisseau de guerre et un navire de commerce.** — Il est de principe que toutes les fois que l'abordage survient entre un vaisseau de guerre et un navire de commerce, les tribunaux de l'État auquel appartient le navire de guerre sont seuls compétents. Mais quand l'abordage a eu lieu dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale d'un État étranger, les tribunaux saisis doivent-ils appliquer la loi de cet État étranger? On admet sur ce point la négative, et on décide que les vaisseaux de guerre ne relèvent que de la loi de leur pavillon, de même que les tribunaux de leur nation peuvent seuls connaître des actions dans lesquelles ils figurent; c'est là un principe qui touche à la question de la souveraineté et de l'indépendance des États. Il faut donc dire que toutes les fois qu'un vaisseau de guerre sera actionné à raison d'un abordage, la loi du pavillon de ce vaisseau sera seule applicable quel que soit le lieu, théâtre de la collision.

CHAPITRE III

DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES A RAISON DES FAUTES DU CAPITAINE AYANT DÉTERMINÉ L'ABORDAGE.

Quelle loi devra déterminer l'étendue de la responsabilité civile du propriétaire des navires, lorsque l'abordage a été causé par la faute du capitaine ou d'un membre de l'équipage?

Nous retrouvons ici les divers systèmes que nous venons d'exposer plus haut. Les uns soutiennent qu'on doit appliquer la loi du tribunal saisi, la *lex fori*, ils invoquent toujours les mêmes arguments, savoir : que ce système a l'avantage de ne donner aux juges à appliquer qu'une seule loi, celle qu'ils connaissent le mieux, puisque c'est la loi de leur pays, ils ajoutent que l'espèce de contrat judiciaire qui se forme entre le demandeur et le capitaine étranger qui accepte la compétence du tribunal, a pour effet de soumettre le litige sans réserve et sur tous les rapports à la loi du tribunal saisi, que cette loi doit donc également régir l'étendue de la responsabilité civile de l'armateur.

D'autres prétendent qu'on doit ici appliquer le système d'après lequel le propriétaire du navire n'a aucune responsabilité personnelle, n'est tenu que *propter rem* et doit

donc toujours pouvoir se libérer par l'abandon du navire et du fret.

Un troisième système dit qu'il faut appliquer la loi du navire abordé, le propriétaire de ce navire ne devant pas subir un traitement moins favorable que celui sur lequel il a pu compter en appréciant, d'après sa loi nationale, la responsabilité qui peut lui incomber à raison d'un abordage.

Un quatrième système soutient que l'on doit appliquer la loi du lieu où s'est produit l'abordage, considéré comme un délit ou un quasi-délit. En admettant ce système, on dira que l'armateur étranger dont le navire a abordé un autre navire, sur les côtes de France, dans les limites de la mer territoriale, pourra se prévaloir de la faculté d'abandon de l'article 216 de notre Code de commerce; cependant quelques partisans de ce système écartent cette solution, ils admettent bien que la loi française doit servir à déterminer la responsabilité du capitaine et de l'armateur, mais ils ajoutent que la faculté d'abandon accordée par l'article 216 est un privilège réservé aux seuls Français; que la faculté d'abandonner le navire ne pourra être invoquée par les étrangers que si un traité de réciprocité reconnaît le même droit aux Français dans leur pays, ou s'ils sont autorisés à établir leur domicile en France (art. 13, C. civ.). On se fonde, pour soutenir ce système, sur ce que la faculté d'abandon n'a été admise que pour favoriser le développement de la marine de commerce française. Mais cette opinion ne nous paraît pas exacte, car la limitation de la responsabilité des armateurs à leur fortune de mer n'est pas une règle qui soit spéciale à la législation française, elle se retrouve au contraire dans presque toutes les législations, et par suite constitue ainsi une règle du droit

des gens, du droit commun maritime, qui ne peut par conséquent être considérée comme dérivant du droit civil dans le sens de l'article 11 du Code civil.

En réalité, tous les systèmes que nous venons de mentionner doivent être repoussés, car tous reposent sur une confusion. La question que nous examinons est en effet absolument distincte de celle de savoir par quelle loi doivent être régis les effets de l'abordage. C'est une question d'une portée absolument générale et qui se pose toutes les fois que le propriétaire du navire est actionné à raison d'une faute commise par le capitaine ou d'un contrat passé par lui, elle doit toujours, dans tous les cas, recevoir la même solution. La circonstance que le fait qui motive l'action en responsabilité est un abordage ne saurait lui faire donner une autre solution que celle adoptée dans les autres cas.

Le système qui admet la *lex loci*, c'est-à-dire que les effets d'un contrat, d'un délit ou d'un quasi-délit, doivent être régis par la loi du pays où ils ont eu lieu, est exact en tant qu'il s'agit de déterminer les effets de ce contrat, c'est donc cette loi qui servira à déterminer la responsabilité des capitaines; mais la question de savoir dans quelles limites l'armateur est tenu à raison des actes du capitaine, est complètement indépendante de celle de savoir quels sont les effets de ces actes, car, dans cette dernière hypothèse, ce qu'on recherche, c'est la nature des contrats qui lient le capitaine à l'armateur. C'est dans le contrat de mandat intervenu entre le capitaine et le propriétaire du navire, que la responsabilité de ce dernier prend naissance, cette responsabilité ne découle au contraire en aucune façon des faits de l'abordage, la loi applicable doit donc être la loi du lieu où cet engagement a été conclu, c'est-à-dire la loi du pavillon du navire abordeur, car ce sera presque tou-

jours dans son pays que l'armateur aura engagé le capitaine. Il faut même dire que si, exceptionnellement, le propriétaire du navire s'était trouvé contraint d'engager un capitaine à l'étranger, cette circonstance particulière ne devrait pas influer sur l'étendue de sa responsabilité et qu'il continuerait à n'être tenu que dans les termes de sa loi nationale.

Ce dernier système est, à notre sens, celui qui repose sur les bases juridiques les plus solides. Il offre aussi un grand avantage pratique, en ce qu'il permet aux propriétaires de navires de se rendre compte d'une façon exacte de l'étendue de la responsabilité qui peut, à un moment donné, leur incomber. Dans ce système, enfin, il n'est pas permis aux demandeurs de faire à leur gré, varier l'étendue des obligations de leur débiteur en portant leurs actions devant les tribunaux de tel pays plutôt que de tel autre.

Jurisprudence. — La cour de Rouen, avait jugé que :

Lorsqu'il s'agit des conséquences d'un abordage, d'un quasi-délit commis dans les eaux françaises, la loi française seule est applicable à tous ceux qui sont tenus de la réparation d'un dommage; qu'aux termes de l'article 407 du Code de commerce qui n'est qu'une application des principes généraux posés dans les articles 1382 et 1384 du Code civil, l'abordage fautif est entièrement à la charge du navire, c'est-à-dire du propriétaire ou de l'armateur du navire qui l'a causé; que les armateurs étrangers reconnaissant la faute de leur capitaine prétendaient s'affranchir, en vertu de l'article 216 du Code de commerce, de la responsabilité leur incombant par l'abandon du navire et du fret; que si la loi française s'applique indistinctement quand il s'agit de quasi-délit commis sur le territoire français, aux nationaux et aux étrangers, il ne s'ensuit nullement que ceux-ci soient fondés à réclamer les faveurs et les privilèges institués par le législateur dans un intérêt exclusivement national; qu'en principe, seuls les Français pour lesquels ils ont été créés en peuvent bénéficier et que les étran-

gers ne sauraient y être admis qu'autant que leur loi accorde aux Français le même traitement ; qu'il est inexactement prétendu que la loi commerciale appartient au droit des gens dans toutes ses dispositions et régit à la fois les nationaux et les étrangers ; que la faculté de faire le commerce est seule du droit des gens, mais que les conditions dans lesquelles le commerce doit être exercé sont l'objet de lois particulières propres à la nation pour laquelle elles ont été faites, dont les autres pays n'ont pas, en dehors des traités, le droit de se prévaloir, que la faculté de faire abandon est accordée aux armateurs français par une disposition de la loi qui leur est particulière, et dont ne sauraient se prévaloir les étrangers, alors surtout que la loi de leur pays ne permet pas la réciprocité. — Arrêt de la cour d'appel de Rouen, du 22 juin 1893 ; relaté dans la Revue int. de droit mar., XI, p. 294.

Mais la Cour de cassation a cassé cet arrêt en décidant que :

Du moment que le fait générateur du litige constitue un quasi-délit commis dans les eaux territoriales de France, il tombe, comme tel, aux termes de l'article 3 (1er alin.) du Code civil, sous l'application des lois françaises, quelle que soit la nationalité des navires ; que les étrangers jouissent, sauf exception formelle, en matière commerciale, sur le sol français, de la même liberté, ont droit à la même protection et peuvent, par suite, invoquer les mêmes dispositions légales que les nationaux ; que le deuxième alinéa de l'article 216 du Code de commerce est général et ne comporte dans ses termes, aucune restriction, que la cour de Rouen a, à tort, refusé aux Anglais la faculté d'abandon sous prétexte que la faculté d'abandon du navire et du fret constituerait une faveur spéciale qui, en l'absence de réciprocité, ne pourrait être invoquée que par les armateurs français. — Cour de cassation, 10 juillet 1895, Burnett Sons c. Roux et autres, abordage du *Zeus* et de *l'Adèle* par *la Fanny*. Rev. int. de dr. mar., XI, p. 394.

Sur renvoi de la Cour de cassation, la cour de Caen saisie de la question a jugé :

Que l'abordage survenu dans les eaux françaises constituant un quasi-délit, les auteurs de ce quasi-délit, quelle que soit la nationalité des navires, tombent sous l'application de la loi française aux termes de l'article 3 du Code civil, qu'il s'agisse de répression pé-

nale ou de réparation civile, et que la loi française qui impose au commettant, envers les tiers, la responsabilité des fautes de son préposé, doit être appliquée aux armateurs, car les dispositions des lois françaises concernant les quasi-délits font partie des lois de police et de sûreté édictées dans un intérêt d'ordre public et applicables aux étrangers sur le territoire français. C'est alors, d'après la loi française en cas d'abordage dans les eaux territoriales françaises, que doit être fixée l'étendue de la responsabilité de l'armateur du navire abordeur, sans qu'il y ait lieu d'examiner à cet égard la loi du pays où le mandat a été donné par lui au capitaine, car le droit à des dommages-intérêts dérive pour l'abordé non pas de ce mandat, mais des dispositions de la loi française. — Cour de Caen, 23 juin 1897, Burnett and Sons c. Roux, Rev. int. de dr. mar., XIII, p. 282.

Qu'un armateur anglais ne peut, à la suite d'un abordage survenu en pleine mer, par la faute du capitaine de son navire, entre ce dit navire et un navire français, invoquer l'article 216 pour se libérer par l'abandon; qu'il peut seulement invoquer le bénéfice de la loi anglaise, qui lui permet de se procurer sa libération à forfait, moyennant le paiement de £ 8 par tonneau de jauge de son navire. — Rennes, 21 décembre 1887, Hendrick, Wilson et Cie c. Guignon et Tandonnet frères, R. D. M., III, 675, confirmé par la Cour de cassation. — Arrêt du 4 novembre 1891, R. D. M., VII, p. 242.

Que les conséquences de l'abordage qui s'est produit en haute mer sont réglées par la loi personnelle de l'armateur responsable, et que, si cette loi (en l'espèce la loi anglaise), n'admet pas l'abandon du navire et du fret, l'armateur étranger ne peut revendiquer devant les tribunaux français la faculté accordée par l'article 216 du Code civil. — Trib. civ. Brest, 28 août 1900, Fritze c. capitaine Hendrick et Wilson sons and C°, navires *Précurseur* et *Appollo* R. D. M., XVI, 179.

Que la mer territoriale comprend, non pas toute l'étendue d'eau qui se trouve en vue de la côte, mais seulement les eaux susceptibles d'être protégées et défendues efficacement de la côte, qu'il s'ensuit que les eaux séparées de la côte par une distance de dix-huit kilomètres ne font pas partie de la mer territoriale, des pro-

jectiles ne pouvant être efficacement lancés à cette distance; que l'abandon d'un navire à la suite d'un abordage est réglé, si l'abordage a eu lieu dans les limites de la mer territoriale, par la loi du pays dans les eaux duquel a été effectué l'abordage; que si l'abordage a eu lieu dans la mer libre, l'abandon du navire abordeur est réglé par la loi nationale du propriétaire du navire abordeur et non par la loi nationale du navire abordé, le navire étant un meuble, et les meubles étant régis par la loi nationale de leur propriétaire, sauf les dispositions contraires des lois du pays où ils se trouvent; que la *lex fori*, applicable à la forme et à la procédure, ne l'est pas au droit litigieux, la législation à appliquer ne pouvant dépendre du choix du demandeur quant au tribunal; que les formalités qui suivent l'abordage, et notamment la saisie et la vente du navire abandonné, sont déterminées par les autorités du pays où se trouve, au moment où ces formalités sont accomplies, le navire abandonné; que la partie qui invoque les dispositions d'une loi étrangère doit en faire la preuve. — Cour d'appel de Gênes, 10 décembre 1854, Fraissinet et Cie c. Société mutuelle Cancoglise; Compagnie d'assurances La Suisse. Schiaffino, Mortola et autres, navires *Saint-Marc* et *Famille*, S. Sirey. 1896. 4. 9.

Que lorsque l'abordage a eu lieu dans les eaux territoriales d'un pays, c'est par les lois de ce pays que doivent être réglées les conditions d'exercice du droit d'abandon, car, la responsabilité de l'armateur à raison de la faute du capitaine ayant sa source dans ce quasi-délit, qui doit être assimilé à un fait à lui personnel, c'est par les règles reconnues applicables aux obligations, et non par celles du statut mobilier, que doit être régi l'acte de l'abandon, lequel ne peut être considéré que comme un mode de libération ou comme une limitation de responsabilité, qu'en conséquence, l'armateur français qui veut faire l'abandon de son navire pour se libérer de la responsabilité encourue par lui à la suite d'un abordage survenu dans les eaux italiennes, doit faire la notification de l'abandon dans un délai de huit jours, conformément à l'article 491 du Code de commerce italien. — Trib. civ. Messine, 29 avril 1895, Société des Hauts-Fourneaux et aciéries de Terni c. Scarpa et Vianello Moro et Caillol et Saint-Pierre, navires *San-Marco* et *Algérien*, R. D. M., XI, 488.

CHAPITRE IV

DES PRESCRIPTIONS ET DES FINS DE NON-RECEVOIR.

---

§ 1. **Généralités.** — La loi française, bien que modifiée récemment, est encore assez rigoureuse en ce qui concerne les mesures à prendre pour ceux qui veulent assigner à la suite d'un abordage. On sait les motifs qui ont fait adopter cette mesure. On veut que la réclamation se produise rapidement, dans la crainte que, de nouveaux accidents venant à se produire, il devienne difficile, sinon impossible de déterminer les dommages ou avaries provenant de l'abordage et ceux provenant d'une autre cause antérieure ou postérieure. Mais les lois de tous les pays ne sont pas les mêmes en ces matières, et des différences qui existent entre les diverses lois sont nées des conflits. Ces conflits avaient une importance considérable à l'époque où les articles 435 et 436 du Code de commerce, obligeaient, en matière d'abordage, la partie qui se prétendait lésée à formuler une protestation dans les vingt-quatre heures; protestation qui devait être, dans le mois, suivie d'une demande en justice.

Aujourd'hui, il suffit que l'interessé dans un abordage, formule sa demande en justice dans l'année du sinistre pour qu'elle soit recevable; et, il est à présumer que les

difficultés seront plus rares. Voyons cependant quels sont les principes qui régissent la matière. Nous supposons le tribunal français saisi de demandes en dommages-intérêts par les capitaines de navires qui tous sont étrangers, ou dont les uns sont Français, les autres étrangers, et à raison d'abordages ayant eu lieu dans des eaux étrangères ou en pleine mer. Dans ces divers cas, quelle que soit la nationalité du navire, alors même que l'abordage aura eu lieu en pleine mer, devra-t-on faire application de l'article 436 du Code de commerce?

Très nombreux sont, en cette matière les partisans de la *lex fori*. D'après ce système, on devra toujours, quel que soit le lieu où s'est produite la collision, et quelle que soit la nationalité des navires, appliquer la loi du tribunal qui est saisi du litige. On ajoute que les lois qui créent les tribunaux déterminent en même temps les conditions de recevabilité des actions portées devant eux, et qu'en édictant des prescriptions et des fins de non-recevoir le législateur a été guidé par la pensée de ne pas permettre d'intenter des actions, alors que les juges se trouveraient dans des conditions impossibles pour pouvoir statuer en connaissance de cause, que les motifs qui ont fait édicter les prescriptions et les fins de non-recevoir sont donc des motifs d'ordre public, et qu'il ne peut, par suite, être permis aux juges de s'écarter des règles ainsi tracées.

Nous ne saurions adopter cette manière de voir. Il est vrai que les conditions de recevabilité d'une action sont celles que fixe la loi du tribunal saisi, mais ce principe ne doit s'entendre que des actes à accomplir devant le tribunal ou dans l'instance, et non des actes extra-judiciaires qui s'accomplissent en dehors de toute instance.

En pratique ce système offre les plus grands inconvé-

nients. Nous avons vu, en effet, en nous occupant de la compétence, que très souvent, les actions en responsabilité à raison d'un abordage peuvent être, au choix des demandeurs, portés devant les tribunaux de plusieurs pays. Le capitaine qui, après l'abordage, ignore encore dans quel pays on plaidera, devrait donc remplir les formalités prescrites par la législation de tous les pays devant lesquels l'action est susceptible d'être portée; et si, ce qui est possible, le capitaine n'a pu reconnaître le pavillon du navire abordeur, il ne pourrait même plus prévoir dans quels pays il pourra plaider, et il lui faudrait alors se conformer aux formalités prescrites par toutes les législations maritimes du monde. Enfin, même en admettant que le capitaine soit tout d'abord fixé sur le point de savoir devant les tribunaux de quel pays il devra porter son action, ce système est rigoureux, car il oblige le capitaine à connaître exactement les mesures prescrites par la loi de ce pays.

D'autres auteurs, et c'est même à propos de notre question que ce système s'est fait jour, préconisent ici l'application du droit commun maritime. Le juge apprécierait, d'après les principes d'équité, si le demandeur a agi ou non assez promptement, il tiendrait compte de sa bonne ou de sa mauvaise foi, des plus ou moins grandes facilités qu'il a eues d'agir. Mais ici encore, et pour les raisons que nous avons exposées plus haut, on doit rejeter cette manière de voir qui ne s'appuie sur aucun principe juridique.

Nous dirons que pour résoudre cette question, il faut distinguer suivant que l'abordage a eu lieu dans les eaux intérieures ou territoriales d'un pays ou en pleine mer.

§ 2. **Abordage dans les eaux intérieures ou territoriales d'un pays.** — Si l'abordage a eu lieu dans les eaux

intérieures ou dans les limites de la mer territoriale d'un pays, nous dirons que c'est la loi de ce pays qui doit déterminer les fins de non-recevoir ou la prescription applicable.

On a quelquefois voulu justifier cette solution par l'application de la règle *locus regit actum*, en considérant le délai couru si intimement lié aux formes de la procédure qu'il doit être régi par la même loi qu'elle; c'est la thèse qui a été développée par M. Demolombe, dans une consultation donnée par lui en 1874 : « La condition de temps accordée par une loi pour faire un acte solennel tient, dit-il, essentiellement à la nature et aux formalités qu'elle exige; soumettre un acte à une loi pour sa forme, à une autre loi pour le délai dans lequel les formes doivent être accomplies, ce serait s'exposer à exiger l'impossible. Le délai d'une formalité n'est qu'un des moyens garantis par la loi, et presque toujours le plus indispensable, d'accomplir les formalités légales ; la loi ne peut exiger que ce qu'elle rend possible. Le délai est donc de l'essence même de la formalité, et est réglée nécessairement par la loi qui régit l'acte. » (note D. 1875, 1. 471-472).

Mais cette interprétation de la règle *locus regit actum* est généralement repoussée, cette règle ne régit que les solennités externes, par exemple, le mode de preuve de la déclaration de volonté des parties ou la forme d'une protestation qui sont réglés par la loi du pays où l'acte a été passé. Mais la loi du lieu cesse au contraire de recevoir application, toutes les fois qu'il s'agit de questions touchant au fond du droit; notamment, lorsqu'il faut décider si telle ou telle déchéance est opposable à la demande.

Il faut justifier l'application de la *lex loci* en notre matière en disant que l'abordage étant un fait ayant le caractère d'un délit ou d'un quasi-délit, implique une lésion de

l'ordre public dans le pays où il s'est produit, qu'il doit donc être régi par la loi de ce pays, or il est par suite naturel de suivre cette même loi pour savoir si les actions en indemnité sont ou non recevables.

La question de savoir par quelle loi est régie la prescription des actions personnelles, est une question qui se pose d'une façon générale en droit international privé, et qui est très vivement discutée. Une grande partie de la jurisprudence admet qu'elle est régie par la loi du domicile du débiteur; mais le système le plus généralement adopté par la doctrine décide qu'on doit suivre pour la déterminer la loi du pays où s'est passé le fait donnant lieu à l'action. Si on adopte cette dernière opinion, elle conduit à décider que la prescription des actions nées d'abordage est régie par la loi du lieu où s'est produit l'abordage.

§ 3. **Abordage en pleine mer.** — Si l'abordage s'est produit en pleine mer, il devient impossible d'appliquer la *lex loci*, nous dirons alors qu'on doit appliquer la loi du pays auquel appartient le navire dont le propriétaire ou les chargeurs agissent en indemnité.

Le demandeur ne peut se plaindre de cette solution : si c'est le propriétaire du navire, il s'agit d'une loi nationale ; si c'est le chargeur, il a dû prévoir, lorsqu'il a fait embarquer ses marchandises, qu'il aurait en cas d'abordage, à se conformer aux formalités prescrites par la loi du pays du navire sur lequel il les faisait embarquer; quant au capitaine, il n'aura qu'à se féliciter de cette solution, puisque la loi qui lui sera appliquée sera sa propre loi nationale, celle qu'il doit le mieux connaître, et, qu'en tous cas, il ne peut ignorer.

Jurisprudence. — Il a été jugé que :

Le capitaine étranger doit être déclaré non recevable à ré-

clamer pour les dommages causés par l'abordage s'il n'a pas formé sa demande dans les délais impartis par l'article 436 du Code de commerce. — Trib. de comm. de Marseille, 8 mai 1861, capitaine Sister c. capitaine Michel, bateau *Polita*, M. 1861. 1. 213.

Que l'étranger qui porte contre un Français, devant les tribunaux français une demande en indemnité pour abordage, ne sera pas recevable s'il ne s'est pas conformé à l'article 436 du Code de commerce, alors même que la loi du pays de cet étranger ne contiendrait aucune disposition semblable. — Cour d'Aix, 29 janvier 1866, Maza et autres c. Cie de navigatoin mixte, abordage de *la Madona del Principio* par *l'Oasis*, M. 1866. 1. 80.

Que le Français défendeur à une action en responsabilité pour abordage dans les eaux étrangères a le droit d'invoquer les déchéances édictées par la loi française. — Dans l'espèce, il y avait eu abordage entre le *San-Nicolas*, navire Espagnol et le vapeur *Martinique* de la Cie générale Transatlantique. L'acte de protection avait été fait dans les délais de la loi, mais la demande en justice, six mois après. Le demandeur étranger plaidant qu'il importait peu, les articles 435 et 436 n'étant pas de rigueur, quand il y avait perte totale du navire ; sa prétention sur ce point a été rejetée par les trois degrés de juridiction. Le demandeur plaidait en outre qu'il y avait eu en tous cas pourparlers ; mais cette prétention a été rejetée comme mal fondée : et enfin la cour d'appel, et son arrêt a été confirmé sur ce point, a affirmé le principe que le défendeur étant Français et ayant été assigné devant un tribunal français, le tribunal de son domicile était compétent pour statuer et la loi française pouvait seule lui être applicable, abordage du *San-Nicolas*. — Cour de cassation, 29 avril 1884, Morel y Montaner c. Cie Transatlantique. Delarue, Journ. de dr. mar., 1884, p. 224.

Que les règles, formes et délais à observer en cas d'abordage entre deux étrangers, doivent être ceux du lieu où se trouve le tribunal étranger qui doit connaître du litige. Que les articles 435 et 436 du Code de com. ne sont pas d'ordre public ; que les formalités qu'ils prescrivent ne s'appliquent qu'au cas d'abordage entre navires français, ou entre navires français et étrangers, et non au cas d'abordage entre navires étrangers, si ces étrangers viennent directement et spontanément demander au tribunal français de

statuer sur les causes de leur abordage. — Cour d'appel d'Aix, 9 février 1888, Mac Larem Crum c. Ollavaria et Cie l'*Union et le Phénix Espagnol*, navires *Falguéra* et *Ardentien*, Rev. int. dr. mar., III, p. 683.

Qu'en cas d'abordage en pleine mer entre deux navires de nationalité différente (allemande et anglaise), les tribunaux belges étant saisis, la loi belge ne doit régir cet abordage ni quant au fond, ni quant à la forme; la *lex fori* ne doit pas être consultée quant aux fins de non-recevoir applicables. — Trib. civ. Anvers, 26 juin 1890, cap. Bauer c. cap. Andrews, R. D. M., VII, 582.

Que la question de savoir si l'indemnité due par les propriétaires du navire à raison de la mort ou des blessures causées par un abordage est munie d'un privilège, doit être régie, si tous les créanciers entre lesquels cette question est soulevée appartiennent au même pays, par la loi du pays, quelle que soit la nationalité du débiteur. — Cour de Gênes, 10 décembre 1894, Fraissinet et Cie c. Société mutuelle Camagliera et autres, navire *Saint-Marc* (Sirey. 1896. 4. 9).

Que les dispositions des articles 232 et 233 de la loi belge du 21 août 1879 qui déclarent non recevables toutes actions en indemnité pour dommages causés par un abordage dans un lieu où le capitaine du navire a pu agir, si ce capitaine n'a pas fait signifier ses réclamations dans les vingt-quatre heures et si la demande en justice n'a pas été intentée dans le mois desdites réclamations, sont absolues et régissent le cas où l'abordage a eu lieu à l'étranger comme celui où l'accident s'est produit dans les eaux belges; elles sont donc opposables à l'étranger qui, en vertu de l'article 15 du Code civil traduit un belge devant les tribunaux de Belgique à raison d'un abordage survenu à l'étranger. — Bruxelles, 5 juillet 1899, Vandenkerckhove c. Kilner et État Belge, navires *Sir-Garnet* et *Ville d'Ostende*, R. D. M., XV, 225.

CHAPITRE V

DE LA COMPÉTENCE.

Nous venons d'examiner les questions ayant trait, à proprement parler, aux conflits qui peuvent s'élever sur le point de savoir quelle sera la loi à appliquer; nous allons maintenant étudier le point de savoir quels seront les tribunaux compétents pour rendre les jugements et arrêts, c'est-à-dire pour faire l'application des lois régissant la matière.

Le principe qui domine le droit des gens est celui-ci : la personne et les biens de l'étranger qui n'habite pas notre territoire sont complètement en dehors de notre juridiction. Ce même principe, nous le retrouvons dans le droit politique de toutes les nations ainsi formulé : « *Nul ne peut être distrait de ses juges naturels,* » et enfin dans le droit civil de tous les peuples sous la forme de l'adage : *Actor sequitur forum rei.*

Mais il en est de ce principe comme de bien d'autres, il a dû subir certaines exceptions; c'est ainsi que l'étranger qui se trouve sur le territoire français est soumis aux lois de police et de sûreté; c'est ainsi encore que l'étranger qui acquiert des immeubles en France est soumis, en ce qui concerne ces immeubles, à la loi française. Aux deux excep-

tions ci-dessus vient s'en joindre une troisième qui est formulée dans l'article 14 du Code civil. Cet article est ainsi conçu : « L'étranger, même non résident en France, pourra « être cité devant les tribunaux français pour l'exécution « des obligations contractées en France avec un Français; « il pourra être traduit devant les tribunaux de France « pour les obligations par lui contractées en pays étranger « envers les Français. »

Un abordage a-t-il lieu entre un navire français et un navire étranger? Le capitaine du navire français pourra assigner l'étranger qu'il veut rendre responsable des avaries survenues, devant les tribunaux français. Une controverse s'était élevée sur le point de savoir si cet article devait s'appliquer à toute espèce d'obligations, même à celles qui prenaient leur source dans un délit ou un quasi-délit. Or les termes de l'article 14 sont généraux, les tribunaux sont compétents pour connaître des obligations contractées par les étrangers envers les Français. Ce mot *obligation* n'est ni limité ni modifié par aucune expression, il doit nécessairement être entendu dans le sens absolu qui lui appartient, il doit s'appliquer à toutes les obligations qu'elles qu'en soient la nature et la cause, aussi bien à celles qui sont contractées par une convention volontaire, qu'à celles qui sont contractées par le fait de celui qui, ayant commis un quasi-délit ou un délit, *est obligé*, suivant l'expression de l'article 1382, à réparer le dommage qu'il a causé.

Jurisprudence. — Il a été jugé que l'étranger, non résident en France peut être traduit devant les tribunaux français à raison de toutes obligations dont il est tenu envers un Français, encore que ces obligations ne résultent pas d'un contrat, mais d'un délit ou d'un quasi-délit. — Cour de cassation, 13 décembre 1842, abordage du *Britannia* et du *Phénix*, S. 1843. 1. 14.

Que l'action intentée par un Français contre un étranger qui n'a en France, ni domicile ni résidence, est de la compétence du tribunal du domicile du demandeur. — Cour de cassation, 9 mars 1863, Formann et Cie c. Veuve Pugh, D. 1863. 1. 176.

Que l'article 14 du Code civil qui permet au Français de citer un étranger devant les tribunaux français à raison des obligations contractées envers lui-même en pays étranger, ne distingue point entre les obligations résultant des contrats et celles qui naissent des quasi-contrats, délits et quasi-délits, que le Français peut donc appeler devant les tribunaux français l'étranger auquel il impute un fait dommageable et dont il poursuit la réparation. — Cour de cassation, 12 août 1872, Cie l'*Industrie française* c. Ryde et Cie, abordage du *Sardis* par la *Thétis*, D. 1872. 1. 293.

Que l'article 14 du Code civil qui déclare l'étranger justiciable des tribunaux français pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers un Français, s'applique à toute espèce de liens de droit et notamment à celui résultant d'un quasi-délit, et que, spécialement, les tribunaux français sont compétents pour connaître de l'action en indemnité formée contre un étranger pour dommage causé à un navire français par l'abordage d'un navire étranger. — Cour d'Aix, 17 mars 1857, Gauthier c. Durham, abordage du *Lyonnais* et de l'*Adriatic*, D. 1858. 2. 13.

Que la règle de compétence inscrite dans l'article 14 du Code civil et qui autorise à traduire un étranger, même non résidant en France, devant les tribunaux français pour l'exécution des obligations par lui contractées soit en France soit à l'étranger envers des Français, est générale et absolue; qu'elle s'applique non seulement au cas d'une obligations contractuelle, mais aussi d'une obligation dérivant d'un délit ou d'un quasi-délit; que cette règle est applicable spécialement au cas d'une action en responsabilité, dirigée par le capitaine et armateur d'un navire français contre le capitaine et l'armateur d'un navire étranger, à raison d'un abordage survenu en pleine mer, entre les deux navires; que l'étranger qui se trouve ainsi traduit devant un tribunal français en raison de l'article 14 du Code civil ne peut se prévaloir de cette circonstance pour exiger que le litige soit jugé d'après la loi française et non d'après la loi de son pays, que l'article 14 du Code

civil qui déroge aux règles de la compétence n'apporte aucune dérogation à l'application du droit qui doit régir les rapports établis entre Français et étranger; qu'il n'impose pas la loi française comme règle de ces rapports, qu'il ne prescrit pas l'application de la loi étrangère si cette dernière législation doit servir de règle au litige d'après les principes du droit commun. Que la faculté accordée par l'article 216 du Code de commerce au propriétaire d'un navire de s'affranchir de la responsabilité des faits du capitaine en faisant abandon du navire et du fret, doit être comprise dans la clause des droits strictement civils dont le bénéfice est réservé aux Français seuls, hors les cas spéciaux où les traités les concèdent expressément par voie de réciprocité à des étrangers; que d'ailleurs, en principe, en cas d'abordage en pleine mer entre deux navires de nationalité différente, c'est d'après la loi du pavillon du navire abordeur que doit se régler l'étendue de la responsabilité du propriétaire dudit navire à raison de la faute commise par le capitaine et ayant amené la collision; qu'en conséquence, en cas d'abordage en pleine mer, entre un navire français et un navire anglais, abordage reconnu imputable à la faute du capitaine anglais, l'armateur anglais ne peut, en invoquant l'article 216 du Code de commerce, prétendre se libérer envers le navire abordé par l'abandon du navire abordeur et du fret, qu'il peut seulement invoquer le bénéfice de la loi anglaise, qui lui permet de se procurer sa libération à forfait, moyennant le paiement de huit livres sterling par tonneau jauge de son navire. — Cour d'appel de Rennes, 21 décembre 1887; pourvoi rejeté le 4 novembre 1891, Hendrick, Wilson sons and C° contre Guignon et Tandonnet, navires *Précurseur* et *Appollo*, Rev. de dr. mar., t. III, p. 675 et t. XII, p. 242.

Qu'en matière d'abordage dans les eaux françaises entre un navire français et un navire appartenant à un étranger, la compétence pour connaître des actions en responsabilité, attribuée par l'article modifié du Code de commerce soit au tribunal du port de refuge, soit au tribunal du lieu de la collision est purement facultative, et cet article ne déroge en rien à la règle posée par l'article 14 du Code civil, aux termes duquel, quand l'étranger n'a pas de résidence en France, l'action est valablement portée devant

le tribunal du domicile du Français demandeur. — Cour d'appel de Paris, 15 novembre 1900, Agacio et Cie Transatl. c. Taylor, Sanderson et Annisson, navires *Thornille* et *Malvina*, Rev. dr. mar., XVI, p. 758.

On s'est demandé cependant si, l'abordage ayant eu lieu entre navires étrangers, et le capitaine abordé ayant saisi la justice française, celle-ci pourra statuer? Évidemment, en principe, les tribunaux français ne doivent la justice qu'aux nationaux, et ne peuvent être saisis des difficultés survenues entre étrangers. Mais cette règle a dû fléchir devant les exigences du commerce; on ne pourrait admettre, en effet, que deux étrangers appelés par leur négoce sur le territoire français ne puissent pas obtenir justice devant la juridiction française pour l'exécution de leurs transactions et soient obligés de recourir à la force matérielle pour la réalisation de leurs engagements.

Ainsi donc les tribunaux français peuvent d'office se refuser à connaître des contestations entre étrangers relatives à des engagements même commerciaux contractés et exécutés en pays étranger, sauf évidemment les cas où une loi ou un traité leur attribue la connaissance du litige; bien que, en revanche, ils soient compétents pour statuer sur les contestations entre étrangers relatives à des engagements commerciaux contractés en France. Mais cette incompétence n'est pas d'ordre public et peut être couverte, soit par le silence des parties, soit par leur renonciation expresse.

Jurisprudence. — Il a été jugé que: si les tribunaux Français ne sont pas obligés de juger les contestations civiles entre étrangers, ils peuvent rester saisis lorsqu'aucune des parties ne conteste leur compétence, que, quel que soit le caractère de l'exception d'extranéité, elle ne constitue pas une incompétence absolue et d'ordre public, puisqu'elle peut être couverte par le silence

persévérant des parties, et que le droit qu'ont les tribunaux de se dessaisir n'est point pour eux une obligation, mais une simple faculté; que dès lors, les étrangers pouvant ne pas se prévaloir de cette exception, peuvent aussi y renoncer formellement, et, dans ce cas, ils ne sont pas recevables à revenir sur cette renonciation. — Cour de cassation, 5 mars 1879, Mazy c. Mazy, D. 1880. 1. 9.

Que les tribunaux français peuvent se déclarer d'office incompétents pour connaître, entre étrangers, des contestations relatives à des engagements, même commerciaux, contractés et exécutoires en pays étranger, à moins qu'une loi ou un traité spécial ne leur attribue la connaissance du litige. — Cassation, 17 juillet 1877, Cie London-Chatam and Dover Railway c. Cie South Eastern Railway, D. 1878. 1. 366.

Que les tribunaux français sont incompétents pour statuer sur les différends existant entre étrangers, relativement à l'exécution d'une convention commerciale conclue en pays étranger, alors d'ailleurs que le défendeur décline leur juridiction; et cela alors même que le défendeur aurait rempli l'engagement par lui contracté en pays étranger de laisser entre les mains d'un tiers, en France, le montant d'une clause pénale stipulée dans la convention; et même qu'une autre clause de cette même convention aurait conféré au demandeur le droit d'exiger que l'obligation fût acquittée en France; que les étrangers ne peuvent être soumis à la juridiction française que dans les cas expressément déterminés par la loi; que le consentement des étrangers à faire juger leurs différends par les tribunaux français, spécialement en matière commerciale, n'est pas obligatoire pour ces tribunaux. — Cour d'appel de Rouen, 23 avril 1855, Nottebohn c. Mellin, navire *Maria-Charlotta*, Dalloz, 1855. 2. 167.

Qu'un tribunal de commerce français est incompétent pour connaître des contestations nées entre deux étrangers même appartenant à des nations différentes, pour un engagement passé à l'étranger et dont l'exécution ne devrait pas avoir lieu dans le ressort de ce tribunal; que notamment la réclamation de salaires, frais de nourriture et droit de conduite formée contre un capitaine ottoman, par un marin grec engagé à Alexandrie d'Égypte comme pilote pour un voyage de ce port à Marseille et retour à

Alexandrie, fondée sur ce fait que, par le fait du capitaine, le voyage s'est terminé à Marseille, est incompétemment portée devant le tribunal de Marseille. — Tribunal de commerce de Marseille, 12 juillet 1854, Kaniska contre le capitaine Giaffar, navire *Massoudré*, Recueil de Marseille, 1854. 1. 219.

Qu'un tribunal français est incompétent pour statuer sur l'action en indemnité à raison d'un abordage entre deux navires étrangers, si ce tribunal ne siège pas au port le plus voisin du lieu du sinistre ; que les juges français sont incompétents pour ordonner des mesures conservatoires et provisoires entre étrangers même non résidants en France. — Tribunal de commerce de Marseille, 25 juillet 1870, Repetto contre Tounïch, navires *Francesca Madre* et *Adelina*, Recueil de Marseille, 1870. 1. 242. Même solution, Marseille, 18 novembre 1870, Brahey c. Wahls, navires *Saudy Hooch* et *Black Wood*, Recueil de Marseille, 1871. 1. 19.

Lorsque la collision a lieu en pleine mer, la question est très controversée de savoir quel sera le tribunal compétent; il n'en est pas de même quand la collision a eu lieu dans les eaux françaises même entre navires étrangers; la raison de décider ainsi résulte de ce que c'est la juridiction du lieu de l'abordage qui peut le mieux apprécier les circonstances de l'événement et les responsabilités qui peuvent s'y trouver engagées. Ainsi, dans l'ancien droit commercial, l'autorité judiciaire locale était compétente pour juger les différends survenus dans les foires; d'ailleurs, dans l'état actuel des relations commerciales internationales maritimes, cette jurisprudence s'impose au nom de la justice et de l'intérêt de toutes les nations maritimes.

Jurisprudence. — Il a été jugé que, dans le cas d'abordage dans les eaux françaises entre deux navires, même appartenant tous deux à des nationalités étrangères, le tribunal du lieu est compétent pour connaître de l'action en réparation d'avaries, intentée par le navire abordé à l'abordeur; qu'il en sera surtout ainsi si celui des deux navires étrangers qui décline la compétence avait

lui-même saisi à l'origine de la contestation le tribunal français du lieu de l'abordage. — Trib. de comm. du Havre, 13 juin 1892, capitaine Vasco-Caldeira c. capitaine Watson, abordage de l'*Alice* et du *Londonderry*, Rec. du Havre, 1892. 1. 167.

Que la disposition nouvelle de la loi du 14 décembre 1897 qui permet, au cas d'abordage, d'intenter l'action devant le tribunal du port français de refuge de l'un des navires, édicte une règle de compétence d'une portée aussi générale que celle de l'article 420 du Code de procédure civile. Cette disposition est applicable même si les deux navires sont étrangers et si l'abordage s'est produit en haute mer, elle oblige le tribunal français saisi à se déclarer compétent. — Trib. de comm. du Havre, 26 mars 1902, capitaine Kuphal c. capitaine Manuel de Manitiz, navires *Lusitania* et *Amboto*, Rev. int. de dr. marit., XVII, p. 733.

Lorsqu'un étranger est depuis plusieurs années établi en France, qu'il y a fondé une maison de commerce, un établissement sérieux, qu'il y paie des impositions comme sa patente et les diverses contributions imposées soit aux citoyens, soit aux étrangers, alors même qu'il n'aurait pas été légalement autorisé à résider en France; il y possède un domicile de fait qui peut être pris en considération. Aussi est-il admis qu'en pareil cas, l'étranger qui se trouve remplir les conditions ci-dessus peut assigner un autre étranger devant les tribunaux français; d'ailleurs, en général, les tribunaux français peuvent statuer sur les difficultés commerciales entre étrangers, survenues en France et qui leur sont soumises, c'est là une chose nécessaire, et il y a là de véritables contrats du droit des gens qui doivent être soumis, dans leur exécution, aux lois et aux tribunaux du pays où ils ont pris naissance.

Jurisprudence. — Il a été jugé que les tribunaux français ne sont pas tenus de statuer sur les constestations civiles entre étrangers résidant en France, sans avoir été légalement autorisés à y établir

domicile, et il leur est permis de se dessaisir d'office; mais que leur incompétence en ce qui touche ces contestations n'est pas d'ordre public, qu'elle peut donc être couverte soit par le silence, soit par la renonciation des parties. — Cassation, 5 mars 1879, Mazy, D. 1880. 1. 9.

Si l'abordage a eu lieu en dehors des eaux françaises entre deux étrangers, le principe est que les tribunaux français ne sont pas compétents. Mais si les intéressés ne soulèvent pas la question d'incompétence, s'ils acceptent au contraire la juridiction des tribunaux français, ceux-ci deviennent compétents par là même. Le tribunal se trouvera alors valablement saisi du consentement des deux capitaines. Une fois cette acceptation acquise, le désistement intéressé de l'une des deux parties ne peut, suivant son caprice en changer l'effet au point de vue de la compétence antérieurement dévolue par le fait même de l'action intentée devant le tribunal. L'instance est liée entre les parties et il ne dépend plus de l'une d'elles de se délier par sa seule volonté.

Cette règle en vertu de laquelle les tribunaux français seront incompétents pour connaître d'une obligation contractée entre étrangers sera appliquée au cas où l'obligation aura été cédée à un Français, à moins qu'il ne s'agisse d'une obligation transmissible par endossement, car les obligations de cette nature doivent être considérées comme contractées envers tout porteur sans distinction de nationalité. De même, cette règle ne pourrait être invoquée contre le Français qui a succédé comme héritier à l'étranger.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : le Français ne peut assigner l'étranger devant les tribunaux français en vertu de l'article 14 du Code civil que s'il est son créancier direct et immédiat

et non s'il exerce les droits d'un étranger auquel il a été substitué. — Cour d'Aix, 30 décembre 1869, Cie Industrie Française c. Ryde et Cie, navires *Sardis* et *Thétis*, D. 1872. 1. 292.

Que les tribunaux français sont compétents pour connaître de l'action en exécution d'une convention passée entre étrangers quand cette exécution est poursuivie par la veuve du créancier étranger redevenue Française par suite du décès de son mari et agissant notamment en qualité de femme commune, de donataire du défunt et de tutrice de ses enfants. — Cassation, 9 mars 1863, Formann et Cie c. Vve Pugh, D. 1863. 1. 176.

Que si, en général, les contestations relatives aux actes civils passés en France par des étrangers ne sont pas de la compétence des tribunaux français, même dans le cas où les défendeurs sont domiciliés en France, il en est autrement des contestations relatives à leurs actes de commerce. — Cour de Paris, 21 mai 1885, Oppenheim et Tell c. Gell, D. 1886. 2. 14.

Dans le même ordre d'idées il a été jugé que : lorsqu'un Français a volontairement saisi un tribunal étranger d'une réclamation, il est tenu de respecter la décision rendue, sinon en vertu des règles de la chose jugée, au moins comme l'effet d'un contrat judiciaire librement consenti. Lors donc qu'un assureur Français a formé une action pour abordage devant des juges étrangers et qu'il a perdu son procès, il est irrecevable à critiquer la sentence rendue par les magistrats qu'il a choisis lui-même. — Trib. de comm. Seine, 5 décembre 1883, Wallemberg c. La Foncière et assureurs de Bordeaux et de Paris, navires *Fernande* et *Adolphe*, Delarue, Journal de droit maritime, 1884, p. 57.

Il peut arriver que le Français demandeur renonce au bénéfice de l'article 14 du Code civil ; cet article n'étant pas d'ordre public, mais il est nécessaire pour que l'étranger puisse se prévaloir de cette renonciation qu'elle soit sinon absolument formelle, au moins certaine ; elle ne saurait en aucun cas se présumer. Particulièrement, elle ne résulte pas de ce fait que le représentant du Français à l'étranger aurait notifié au défendeur un acte extrajudiciaire ;

pas davantage de ce fait que le représentant du Français à l'étranger aurait comparu devant le tribunal étranger s'il n'a fait que déclarer qu'il n'avait pas qualité pour agir; et, s'il n'a pas conclu au fond.

Jurisprudence. -- Il a été jugé que la renonciation de la part du Français à se prévaloir du bénéfice de l'article 14 du Code civil ne se présume pas et ne saurait résulter par exemple de ce fait que le représentant du Français à l'étranger aurait répondu à une protestation signifiée et aurait même signifié à son tour une contre-protestation, que leur comparution devant le tribunal étranger pour déclarer qu'ils n'ont pas qualité pour agir n'a pas pour effet d'engager le débat au fond. — Cour d'Aix, 28 février 1889, Lanier et Cie Transatlantique c. Caferrata et Cie *La Véloce*, abordage du *Salvador* et du *Matteo-Bruzzo*, Rec. du Havre, 1850. 2. 113.

Que le Français peut renoncer au droit que lui confère l'article 14 du Code Napoléon de citer son débiteur étranger devant les tribunaux français; que le Français y renonce notamment quand dans une convention par lui passée en pays étranger avec un étranger, il est expressément stipulé que les difficultés auxquelles cette convention pourra donner lieu, seront portées devant un tribunal arbitral constitué dans le lieu même du contrat; qu'en pareil cas, lorsque la clause compromissoire a reçu son exécution et que des contestations ont été portées en pays étranger devant des arbitres constitués conformément à la convention, le Français n'est plus recevable, à l'occasion d'une autre contestation à prétendre que cette clause est sans effet, comme renfermant un compromis nul, aux termes de l'article 1006 du Code de procédure civile; que la renonciation au droit de citer le débiteur étranger devant les tribunaux français est opposable même au Français contre lequel une demande est formée par un autre Français devant un tribunal français et qui, sur cette demande principale, appelle son débiteur étranger en garantie : l'action en garantie doit être portée, en pays étranger devant le tribunal déterminé par la convention. — Cassation, 21 novembre 1860, Couillard-Fautrel c. Boaden, navire *Alice*, S. 1861. 1. 331.

Que l'article 14 du Code civil qui permet à un Français de traduire un étranger devant les tribunaux français, lequel repose sur les principes du droit public, ne cesse d'être applicable qu'autant que le Français y a renoncé expressément ou virtuellement, et que cette renonciation a été libre et volontaire; que le jugement rendu par un tribunal étranger sur la demande formée par un Français contre un étranger, ne peut, au cas où le Français intente une nouvelle demande devant les tribunaux français, lui être opposé comme ayant l'autorité de la chose jugée, lorsqu'il résulte des circonstances que ce n'est pas volontairement, mais comme contraint par les besoins de sa position que le Français avait saisi de sa demande, le tribunal étranger. — Cassation, 11 décembre 1860 Jenny et Cie c. de Beauveau, S. 1861. 1. 335.

Mais, est-ce à dire que le Français qui assigne un étranger pourra traduire ce dernier devant n'importe quel tribunal français à son choix? Plusieurs systèmes ont été présentés. On a soutenu que dans le cas où l'obligation était contractée en France le demandeur devait faire choix du tribunal du lieu où l'étranger était venu contracter; que si l'obligation n'était pas née en France, le tribunal compétent serait celui du domicile du demandeur, comme étant au moins celui de l'un des deux plaideurs. La solution la plus rationnelle me paraît être celle qui consiste à décider que le législateur par la généralité même des termes employés dans l'article 14 du Code civil a entendu donner compétence d'une manière générale à la justice française. Le Français pourra assigner l'étranger ou devant le tribunal de son propre domicile, ou bien, partout où il le trouvera nanti d'objets qui puissent au besoin servir de gage à sa créance. Je ne vois pas d'autre restriction à apporter à cette règle que celle qui permettrait à l'étranger d'exciper d'incompétence au cas où il prétendrait que son adversaire l'a appelé devant tel ou tel tribunal dans un but vexatoire.

J'avoue ne pas bien voir, en pratique, le cas où une pareille espèce pourrait se présenter; la justice en France n'est-elle pas *une*, *égale pour tous* et *gratuite*?!

Jurisprudence. — Il a été jugé que le Français agissant en vertu de l'article 14 du Code civil n'a pas le droit d'assigner l'étranger devant n'importe quel tribunal français, que si le défendeur n'a pas de domicile en France, il doit être assigné devant le tribunal du domicile du défendeur; que spécialement, en matière d'abordage, le Français ne peut assigner l'étranger défendeur devant le tribunal du port de refuge, ni en vertu de l'article 420 du Code de procédure civile, alors que le port de refuge n'est pas le port de destination non plus que celui du débarquement. — Cour d'Aix, 28 février 1889, Lanier et Cie Transatlantique c. Caferreta et Cie *La Véloce*, abordage du *Salvador* et du *Mattco-Bruzzo*, Rec. du Havre, 1890. 2. 113.

CHAPITRE VI

TRIBUNAUX COMPÉTENTS POUR L'APPLICATION DES MESURES CONSERVATOIRES.

C'est une mesure nécessaire que celle qui permet au créancier d'empêcher un débiteur de mauvaise foi de se soustraire à ses engagements en faisant disparaître son actif. Aussi doit-on admettre que, alors même que les juges n'ont pas à examiner le procès qui leur est soumis au fond, ils doivent être compétents pour ordonner les mesures provisoires ou conservatoires exigées par la situation.

Les tribunaux français sont compétents pour ordonner, à la suite d'un abordage, les mesures conservatoires entre étrangers. Ils pourront donc, au cas où une opposition aurait été formée par l'abordé sur le navire abordeur, ordonner que la mainlevée ne sera accordée qu'après que l'abordeur aura donné caution, ou décider encore que l'opposition sera maintenue jusqu'à ce que le débat au fond ait été vidé par l'abordeur. De même, ils seront compétents pour ordonner une expertise ayant pour objet de rechercher les causes de l'abordage.

Jurisprudence. — Il été jugé que les tribunaux français sont compétents pour autoriser une saisie-arrêt pratiquée à la requête d'un étranger sur un autre étranger ; qu'ils le sont aussi pour ordonner le maintien d'une mesure conservatoire jusqu'à ce que

les juges étrangers aient statué sur le fond. — Cour de Paris, 19 janvier 1850, Hamal c. Snoy, D. 1851. 2. 125.

Que l'étranger établi en France depuis plusieurs années et y faisant le commerce doit être considéré comme jouissant d'une autorisation implicite du Gouvernement d'établir son domicile en France; qu'il peut, en conséquence citer un autre étranger devant les tribunaux de France; que les tribunaux français sont compétents pour autoriser entre étrangers les mesures conservatoires et que le droit d'autoriser ces mesures comporte celui de statuer sur l'opposition de la partie saisie, et sur la créance dont se prévaut le saisissant. — Cour d'Aix, 1er juin 1870, Adamoff et Agabegoff c. Ovanesoff, Rec. de Marseille, 1870. 1. 294.

Que l'ordonnance ayant autorisé une opposition à la sortie d'un navire n'autorise qu'une mesure provisoire et conservatoire, que la justice française est compétente pour autoriser ces sortes de mesures même entre étrangers, alors même qu'aucun d'eux ne serait établi en France. — Trib. de comm. de Marseille, 25 mai 1870 Magneti c. Ghionis Rec. de Marseille, 1870. 1. 190.

Que, bien qu'un tribunal français soit incompétent pour statuer sur les contestations entre étrangers de la même nation, le président de ce tribunal n'en a pas moins qualité pour ordonner, sur la requête de l'une des parties les mesures conservatoires et provisoires qui doivent s'exécuter en France, sauf à annuler ou à maintenir ultérieurement les mesures, suivant la décision que le juge étranger aura rendue au fond. — Trib. de comm. de Marseille, 19 juillet 1865, Robert Regolini c. Felice Regolini, navire *Duc Fratelli*, Rec. de Marseille 1865. 1. 231. — Même solution du même tribunal le 21 mars 1867, Devante Flanas c. Marti Baptiste, Rec. de Marseille, 1867. 1. 137.

Que les tribunaux français, incompétents pour connaître des contestations qui s'élèvent entre étrangers à raison de créances dont ceux-ci affirment ou dénient l'existence, sont compétents pour autoriser et maintenir, dans l'intérêt des étrangers comme de tous autres, les mesures qui doivent être considérées comme purement conservatoires, et qui, sans atteindre ni compromettre le fond du droit en le réservant ont pour unique objet d'empêcher que des biens ou deniers se trouvant en France ne soient détour-

nés au préjudice des ayants droit ; que de telles mesures, prises dans ces limites et dans un intérêt général de paix publique et de justice, appartiennent au droit des gens et sont applicables sans distinction de nationalité. — Cour de cassation, 23 mars 1868, Potoki c. Tanienski, Bull. civ. de cassation, 1868, p. 92.

Que le président d'un tribunal de commerce belge peut autoriser la saisie conservatoire dans un port belge d'un navire étranger, sur la requête et au profit d'un créancier étranger, avec ou sans caution, bien que le fond du débat doive être jugé en pays étranger ; et que les tribunaux belges sont compétents pour décider que la saisie tiendra état jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le fond par le juge étranger compétent. — Cour de Bruxelles, 18 juillet 1870, Kidder Pecdoly et Cie c. capitaines Sears et Greham, navire *Nec plus ultra*, Pasicr. belge, 1871. 2. 159.

Que les tribunaux belges sont compétents pour ordonner, même entre étrangers, mais sur des objets ou valeurs se trouvant en Belgique, l'exécution d'obligations contractées en pays étranger; qu'ils peuvent en conséquence autoriser une saisie-arrêt sur ces valeurs et même la mise à la chaîne d'un navire se trouvant en Belgique, si l'étranger qui requiert ces mesures conservatoires justifie d'un titre apparent. — Cour de Bruxelles, 14 décembre 1871, Scarzolo c. Badlington, navires *Herrington* et *Trinidad*, rapporté par Clunet, 1874, p. 83.

Que la règle *locus regit actum* ne doit s'entendre que des formes de procédure dont le caractère plus ou moins onéreux appartient souverainement à la législation du pays où les actes se poursuivent; mais qu'il en est autrement du principe même de l'action ; que : doivent être considérés comme étant du fond les questions relatives au préjudice qu'a pu causer la saisie et la vente d'un navire par suite d'abordage ; que la juridiction française peut, en pareil cas connaître de la réparation du préjudice ; que, par suite, est recevable devant les tribunaux français la demande en dommages-intérêts à raison de la saisie indûment faite d'un navire à l'étranger, alors même que la législation du lieu où la saisie a été pratiquée n'admettrait pas de dommages-intérêts dans ce cas ; qu'alors même qu'une décision étrangère n'a pas reçu l'*exequatur*, en France, et que l'*exequatur*, n'en est pas demandé, la juridiction

française peut retenir comme éléments de sa décision les constatations de fait contenues au jugement étranger, le contrat judiciaire qui résulte du choix de la juridiction étrangère et des actes auxquels il a été procédé devant cette juridiction pouvant donner lieu à des obligations qui, dans les termes de l'article 15 du Code civil se trouvent soumises à l'appréciation du juge français. — Cour d'appel de Paris, 7 décembre 1885, Wollemberg c. *La Foncière*, abordage de *l'Adolphe* et du *Fernand*, J. *Le Droit* du 4 avril 1886.

Que lorsqu'un abordage a eu lieu entre bateaux allemands dans les eaux allemandes, le juge belge est compétent pour ordonner des mesures provisionnelles et notamment pour nommer des experts sous toutes réserves. — Trib. d'Anvers, 26 février 1891, Société Badoise c. Dampfschleppschiffahrtgesellschaft, Rec. d'Anvers, 1893. 1. 117.

Que le tribunal français devant lequel un capitaine étranger a porté une action en responsabilité d'abordage contre un autre capitaine étranger, est compétent pour, en rejetant l'action du demandeur le condamner à des dommages-intérêts envers le défendeur et accorder à celui-ci des surestaries à raison de la saisie conservatoire de son navire, que les surestaries a accorder à un navire à vapeur doivent être fixées à 0 fr. 75 par tonneau de jauge et par jour, alors même qu'il s'agirait d'un navire à vapeur chargé de marchandises. — Trib. de comm. du Havre, 13 juin 1892, capitaine Vasco Caldeira c. capitaine Watson, abordage de *l'Alliée* et du *Londonderry*, Rec. du Havre, 1892. 1. 167.

Que si l'article 14 du Code civil autorise le Français victime d'un abordage subi dans un port étranger, à traduire devant les tribunaux français l'armateur étranger, qu'il soutient en être responsable, le Français demandeur ne saurait, en exerçant son action devant la justice française prétendre échapper aux conditions, formalités et délais auxquels la loi française subordonne la recevabilité de l'action; que l'étranger défendeur peut d'ailleurs se prévaloir d'une déchéance édictée par la loi qui règle les conditions de l'introduction de l'instance et la procédure de la juridiction où il est appelé à comparaître. — Cour de cassation, 6 mars 1891, Cie d'assurances maritimes c. Cie de navigation Hambour-

geoise, abordage du *Mediator* et de la *Thuringia*, S. 1892. 1. 193.

Que les tribunaux belges sont compétents pour ordonner, même entre étrangers, mais sur des valeurs ou des objets se trouvant en Belgique, l'exécution d'obligations contractées en pays étranger; qu'ils peuvent donc autoriser une saisie-arrêt sur ces valeurs, ainsi que la mise à la chaîne d'un navire se trouvant en Belgique, si l'étranger qui requiert les mesures conservatoires justifie d'un titre apparent. — Cour de Bruxelles, 14 décembre 1871, Scarzolo c. Badlington, navires *Herrington* et *Trinidad*, Clunet, 1874, p. 83.

Les tribunaux de commerce sont des tribunaux d'exception. Et la loi a décidé qu'ils ne connaîtraient pas de l'exécution des jugements par eux rendus (art. 442 du Code de procédure). En doctrine la question ne fait aucun doute depuis longtemps et les auteurs sont d'accord pour enseigner que les difficultés sur les saisies conservatoires, comme sur les saisies-arrêts ne rentrent pas dans les attributions du tribunal de commerce; quand, après le jugement obtenu, on veut donner suite aux poursuites opérées provisoirement d'après l'ordonnance du président, les contestations qui pourront s'élever seront du ressort des tribunaux civils. Il ne saurait en être différemment quand il s'agit de saisies conservatoires opérées sur des navires.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : les tribunaux de commerce ne sont pas compétents pour connaître des demandes en validité ou en mainlevée des saisies conservatoires que leur président peut autoriser dans les cas prévus par les articles 417 du Code de procédure et 172 du Code de commerce; qu'en conséquence, le tribunal civil est seul compétent pour statuer sur la demande en mainlevée de la saisie conservatoire d'un navire autorisée par une ordonnance du président du tribunal de commerce. — Cour de cassation, 11 novembre 1885, Mayer c. Scott et James, Revue int. de dr. marit., t. I, p. 337.

CHAPITRE VII

DE L'AUTORITÉ EN FRANCE DES JUGEMENTS RENDUS A L'ÉTRANGER EN MATIÈRE D'ABORDAGE. « EXEQUATUR ».

Quels sont les pouvoirs des tribunaux français auxquels est soumise la question d'*exequatur* relativement à un jugement rendu par les tribunaux étrangers? Cette question a donné lieu à de longues discussions de principe qu'il serait oiseux de rapporter ici. Qu'il nous suffise de rappeler que trois systèmes sont en présence. On a soutenu d'abord que les tribunaux français devaient se borner à un simple examen de forme; ce système peu rationnel paraît abandonné. D'autres veulent que les tribunaux français aient la faculté de reviser les jugements étrangers qui leur sont soumis dans tous les cas et dans leur entier, et qu'il leur soit loisible de rendre au sujet du litige une décision nouvelle. Enfin dans un troisième système on ne reconnaît au tribunal le droit de reviser au fond la sentence étrangère qu'à la condition qu'il s'agisse d'un jugement rendu contre un Français et ce dernier système paraît avoir prévalu.

Il convient toutefois d'observer que quand un traité ou une convention diplomatique existent entre la France et le pays où a été rendue la décision dont on demande l'*exequatur*, on devra appliquer les clauses de ce traité en conformité des articles 2123 à 2128 du Code civil. Si ces traités

ou conventions existent, la demande d'*exequatur* devra être présentée dans les formes arrêtées et convenues entre les États contractants.

En partant de ce principe que les jugements rendus par les tribunaux étrangers ne sont exécutoires en France qu'autant qu'ils ont été déclarés exécutoires par un tribunal français, il est constant que le tribunal auquel le législateur a confié la mission de prononcer la sentence d'*exequatur* a par là même le pouvoir d'examiner l'affaire au fond; sans quoi, et s'il n'y avait eu lieu à un examen et à une étude nouvelle de l'affaire, il eut suffi qu'un juge soit chargé de rendre une ordonnance ayant pour objet de rendre le jugement exécutoire. D'après l'ordonnance de 1629 les jugements étrangers ne pouvaient avoir d'exécution en France : il en est autrement aujourd'hui et non seulement en ce qui regarde les jugements rendus à l'étranger en ce qui concerne des Français et des étrangers, mais encore en ce qui concerne des étrangers entre eux.

Mais il importe d'observer que le tribunal de commerce ne saurait être compétent en ce qui concerne une demande d'*exequatur* d'un jugement étranger. Cette demande peut, en effet, soulever des questions de droit international et de souveraineté qui ne sauraient être dévolues aux tribunaux de commerce. Il en sera ainsi alors même que le tribunal de commerce serait saisi en réponse à une demande commerciale portée devant lui, et le principe que le juge de l'action est le juge de l'exception ne pourra trouver son application en pareille matière.

Le tribunal compétent pour statuer sur les demandes d'*exequatur* est donc le tribunal civil ; il s'agit là d'une difficulté d'exécution, et les tribunaux de commerce ne sont que des tribunaux d'exception. C'est devant le tribunal de

première instance que la demande en *exequatur* devra être portée, même si la décision relativement à laquelle l'*exequatur* a été demandée est une sentence rendue au second degré.

Jurisprudence. — Il a été jugé que le jugement rendu contre un Français par les juges étrangers ne lie pas les tribunaux français, et dès lors, la partie condamnée peut renouveler le débat devant la juridiction française; qu'ainsi le propriétaire d'un navire français condamné par un tribunal étranger à des dommages-intérêts envers l'armateur d'un navire étranger, à raison des avaries causées à celui-ci par un abordage en mer, sur le motif que l'abordage aurait eu lieu par la faute du capitaine du premier navire, peut faire décider par les tribunaux français que cet abordage a été purement fortuit, et que, par conséquent, il n'est pas dû de dommages-intérêts. — Cour d'appel de Paris, 23 juin 1855, Cie le Lloyd Français contre Assier et Cie, abordage du *Pacifique* et de *l'América*, D. 1855. 2. 220).

Que le Français peut renoncer au droit que lui confère l'article 14 du Code civil de citer son débiteur étranger devant les tribunaux français, et que le Français y renonce notamment lorsque dans une convention par lui passée en pays étranger avec un étranger, il est expressément stipulé que les difficultés auxquelles cette convention pourra donner lieu seront portées devant un tribunal arbitral constitué dans le lieu même du contrat; qu'en un tel cas, lorsque la clause compromissoire a reçu son exécution et que des constestations ont été portées en pays étranger devant des arbitres constitués conformément à la convention, le Français n'est plus recevable à l'occasion d'une autre contestation à prétendre que cette clause est sans effet, comme renfermant un compromis nul aux termes de l'article 1006 du Code de procédure civile; que la renonciation au droit de citer le débiteur étranger devant les tribunaux français, est opposable même au Français contre lequel une demande principale est formée par un autre Français devant un tribunal français, et qui, sur cette demande principale, appelle son débiteur étranger en garantie : l'action en garantie doit être portée à l'étranger devant le tribunal déterminé par la

convention. — Cour de cassation, 21 novembre 1860, Couillard-Fautrel c. Boaden, navire *Alice*, S. 1861. 1. 331.

Que les articles 546 du Code de procédure civile et 2123 du Code civil donnent aux tribunaux français le droit de procéder à la revision des jugements étrangers dont l'*exequatur* leur est demandé, à moins qu'il n'existe des règlements internationaux prescrivant ou limitant le droit ; que dans ce cas la demande d'*exequatur* doit être présentée suivant les formes arrêtées et convenues entre les États contractants, et que, si ces formes ne sont pas observées, la demande doit, comme toute autre, être examinée par le juge français et subir les deux degrés de juridiction. — Cour d'appel de Rouen, 22 décembre 1885, Cie des Deux-Pôles c. Trombetta et Carrara, Rev. int. de dr. mar., t. II, p. 264.

Que les tribunaux français, saisis d'une demande d'*exequatur* relative à un jugement étranger, ont la mission de reviser au fond le jugement mais que le juge doit se borner à déclarer si les condamnations prononcées seront ou non exécutoires en France, en consultant la loi étrangère, les règles de compétence qui y sont admises, et en même temps la loi française en ce qu'elles pourront avoir d'incompatible avec l'application de la loi étrangère; que le juge français ne peut ressaisir la contestation dans son premier état, ni accorder des demandes rejetées à l'étranger, ni prononcer des condamnations nouvelles ou modérer des condamnations prononcées; que les cours d'appel sont exclusivement compétentes pour ordonner l'exécution en France de décisions rendues à l'étranger par les tribunaux supérieurs d'un rang correspondant. — Cour d'appel de Nancy, 6 juillet 1877, Mathieu c. Didion, S. 1878. 1. 129.

Que c'est devant les tribunaux civils de première instance, qu'en dehors de toute loi et convention diplomatique contraire et sauf l'appel, doit être portée la demande en *exequatur* des décisions, même du second degré, émanant des juridictions étrangères. — Tribunal civil de la Seine, 25 juin 1885, Gislain contre Louvot, J. *La Loi* du 2 octobre 1885.

Que le tribunal de commerce étant une juridiction d'exception, on ne peut étendre sa compétence en dehors des matières qui lui sont spécialement soumises; qu'en conséquence, c'est aux tribu-

naux civils que doit être déférée une demande d'*exequatur* qui constitue à n'en pas douter une difficulté d'exécution; qu'il importe peu que, dans ce cas, le tribunal soit amené à apprécier une question commerciale qui serait le fond du débat. — Cour d'appel de Rouen, 22 décembre 1885, Cie des Deux-Pôles contre Trombetta et Carrara, navire *Initziatra*, Rev. int. de dr. marit., t. II, p. 264.

Que la demande ayant pour but d'obtenir l'*exequatur* du jugement rendu par un tribunal étranger, afin d'exécuter ledit jugement sur un cautionnement consigné en France par la partie succombante, est une demande relative à une difficulté d'exécution, qui, par elle-même, sort de la compétence spéciale des tribunaux consulaires, qui soulève en outre des questions de droit international et de souveraineté qui n'ont pas été dévolues à ces derniers tribunaux; que l'incompétence des tribunaux de commerce est donc absolue à l'égard d'une semblable demande, et que lorsque cette incompétence n'a pas été soulevée par les parties, les juges doivent la prononcer d'office; qu'il en est ainsi même lorque la demande à fin d'*exequatur* n'a été produite devant le tribunal de commerce qu'en réponse à une demande commerciale dont le tribunal était compétemment saisi, comme, par exemple, une demande en mainlevée du cautionnement sur lequel le demandeur veut faire exécuter les décisions étrangères; mais que si la cour doit, pour la rigueur des principes prononcer l'incompétence du tribunal de commerce qui a rendu le jugement dont est appel, il est certain que ladite cour est compétente pour connaître elle-même du litige, par suite de la plénitude de juridiction qui lui est dévolue, qu'elle peut dès lors, si la cause est en état, évoquer le fond, en vertu de l'article 473 du Code de procédure civile; que le juge français, saisi d'une demande d'*exequatur*, ne doit pas substituer sa décision à celle du juge étranger, qu'il doit se borner à vérifier si le tribunal étranger a fait une saine application des règles de la compétence, des principes d'ordre public reçus en France et de la loi qui devait régir le débat. — Cour d'appel d'Aix, 9 février 1888, Mac Larem Crum c. Ollasaria et Cie, la Cie *l'Union et le Phénix espagnol* et le Lloyd Andalou, navires *Falguera* et *Ardenten*, Rev. int. de dr. marit., t. III, p. 683.

Que les tribunaux français ont le droit de contrôler et par conséquent de reviser les jugements étrangers dont on leur demande d'autoriser l'exécution en France; qu'il en est ainsi alors même que le jugement aurait été rendu en faveur d'un Français contre un étranger; que les tribunaux français peuvent autoriser l'exécution en France de jugements étrangers, et notamment de jugements rendus par les tribunaux portugais, encore bien que ces jugements soient l'objet d'un recours en cassation et que d'après la loi étrangère, dans l'espèce la loi portugaise, le tribunal de cassation ait le droit de revision, si d'après cette loi, le recours en cassation n'est pas suspensif. — Cour de Rouen, 20 avril 1880, Smith et Anderson c. assureurs, navire *City of Méka*, Rec. du Havre, 1880. 2. 193. — Cet arrêt a été l'objet d'un pourvoi en cassation, rejeté par arrêt du 28 juin 1881, S. 1882. 1. 33.

Qu'une décision étrangère ne peut avoir, en France, l'autorité de la chose jugée que lorsqu'elle est revêtue de l'*exequatur*; qu'elle ne peut d'ailleurs, servir de base à l'exception de chose jugée que lorsqu'elle émane d'un juge compétent, que le tribunal correctionnel étranger (tribunal italien), n'est pas compétent pour condamner un capitaine français comme responsable d'un abordage survenu en haute mer entre un navire français et un navire italien. — Cour d'Aix, 24 mars 1885, abordage de *l'Ortiglia* et de *l'Oncle-Joseph*, J. *Le Droit* des 24 et 25 août 1894.

Cependant la compétence des tribunaux français en matière d'*exequatur* d'un jugement rendu au profit d'un étranger contre un étranger par un tribunal de la nationalité de ce dernier a été contestée; on a soutenu que celui qui a obtenu ce jugement serait mal venu à se plaindre de se voir fermer les tribunaux français puisqu'il lui reste toujours la possibilité de s'adresser aux tribunaux de la nationalité du défendeur. Mais ce système a été rejeté comme contraire à la loi même. En effet, les articles 2123 du Code civil et 546 du Code de procédure civile sont conçus en termes généraux, ils parlent des jugements rendus en pays

étrangers et de jugements rendus par les tribunaux étrangers. On ne trouve sur ce point aucune distinction ni dans dans la doctrine, ni dans la jurisprudence. Les tribunaux français doivent être déclarés compétents. D'ailleurs, le système contraire aboutirait à une véritable immoralité ; en effet, l'étranger condamné par une juridiction étrangère autre que la sienne pourrait venir mettre en France ses biens à l'abri des poursuites de ses créanciers.

Jurisprudence. — Il a été jugé que : les tribunaux français sont compétents pour statuer sur une demande formée devant eux par un étranger contre un autre étranger tendant à obtenir l'*exequatur* en France d'un jugement rendu par un tribunal étranger entre ces mêmes étrangers; qu'il n'y a pas lieu de distinguer à cet égard suivant que le tribunal étranger qui a rendu le jugement est celui du domicile et de la nation de la partie contre laquelle la condamnation a été prononcée ou un tribunal d'une autre nation; que les tribunaux français sont compétents pour vérifier si ces parties contre lesquelles l'exécution du jugement étranger est poursuivie en France sont les mêmes que celles qui figuraient dans l'instance devant le tribunal étranger ou s'y trouvaient représentées et s'il y a eu chose jugée entre elles par le jugement étranger. — Trib. civ. du Havre, 14 mars 1896, Bensande et Cie c. Georges Smith and Sons et autres, navires *Insulano* et *City of Méka*, Rev. int. de dr. mar., t. XII, p. 281.

Enfin, l'instance engagée par un Français devant un tribunal étranger ne lui enlève pas le droit de saisir ensuite ses juges naturels en vertu de l'article 14 du Code civil, si cette instance n'a pas été l'objet d'un débat contradictoire, et si le défendeur n'a manifesté par aucun acte sa volonté d'accepter la juridiction étrangère.

Il a été jugé : que le Français qui a obtenu d'une juridiction étrangère un jugement et qui en a poursuivi l'*exequatur* devant un

tribunal français n'est point déchu du bénéfice de l'article 14 du Code civil et peut encore user du droit de porter son action devant un tribunal français lorsque, d'une part, le jugement a été rendu par défaut, aucun contrat judiciaire ne s'étant alors formé, et que, d'autre part, le demandeur s'est désisté de l'action en *exequatur* qu'il suivait devant un tribunal français et a renoncé au bénéfice du jugement obtenu à l'étranger; qu'il en est ainsi, alors surtout que le demandeur, ayant fait opérer, en France, une saisie conservatoire, il est intervenu entre le défendeur et lui, une convention stipulant qu'une caution garantirait le payement des causes de la saisie, après condamnation définitive prononcée par les tribunaux français. — Cour d'appel de Rouen, 2 avril 1885, Cie Hambourgeoise américaine c. assureurs, Rev. int. de dr. mar., t. I, p. 368.

APPENDICE

Avant-projet de loi sur l'abordage maritime voté par l'Association française du Droit maritime, le 21 février 1898.

TITRE PREMIER. — **De la charge des dommages.**

ARTICLE PREMIER. — En cas d'abordage de navires, si l'événement a été purement fortuit, les dommages sont supportés sans répétition par les personnes ou les choses qui les ont éprouvés.

Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

ART. 2. — Si l'abordage a été causé par la faute d'un des capitaines, les dommages sont payés par lui.

ART. 3. — Si l'abordage est dû à une faute commune, il est fait masse des dommages, et le montant en est réparti proportionnellement à la gravité des fautes commises.

Cette répartition est exclusive de toute solidarité.

ART. 4. — En cas d'abordage causé pendant un remorquage, l'action peut être engagée indifféremment contre le remorqué ou contre le remorqueur ou contre les deux à la fois.

ART. 5. — Quand le navire s'est trouvé sous la conduite d'un pilote spécialement commissionné par l'autorité administrative pour le trajet au cours duquel le dommage a eu lieu, et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, le navire n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote.

ART. 6. — Les décisions rendues par les tribunaux maritimes,

conformément aux dispositions de la loi du 10 mars 1891, n'ont pas l'autorité de la chose jugée en ce qui concerne les actions civiles nées de l'abordage.

Art. 7. — Dans les cas de fautes prévues par les articles 2 et 3, les dommages-intérêts comprennent :

1° Le montant des dommages immédiats et directs causés par l'abordage;

2° Les gains immédiats et directs dont les personnes lésées se trouvent privées, par suite de l'abordage ;

3° Les indemnités de chômage dues aux navires, à régler dans la mesure du préjudice réel éprouvé.

Art. 8. — En cas de responsabilité pour fait d'abordage, le propriétaire du navire peut se libérer, à l'égard de tous intéressés, par l'abandon du navire et du fret, ou par l'abandon du fret et de la valeur du navire après l'abordage.

Cette valeur est déterminée par un ou trois experts nommés sur requête par le Président du tribunal de commerce, ou le consul de France, ou encore par l'autorité rogatoirement commise par l'un d'eux. La requête à cet effet peut être présentée soit dans le port d'attache du navire, soit au lieu de la collision, soit dans le premier port où le navire est entré par suite de l'abordage.

Si le propriétaire de l'autre navire est inconnu, l'ordonnance du magistrat ou du consul constatera cette circonstance. S'il est connu, il sera sommé, par télégramme recommandé, d'avoir à assister ou se faire représenter à l'expertise, dont la date sera fixée de manière à rendre possible au moins la constitution d'un mandataire par la même voie.

TITRE II. — **De la compétence.**

Art. 9. — Toutes actions entre particuliers en réparation des dommages résultant d'un abordage sont de la compétence des tribunaux de commerce.

Art. 10. — Les actions peuvent être portées au choix du demandeur, sans préjudice de l'article 14 du Code civil :

1° Devant le tribunal du domicile de l'armateur défendeur;

2° Devant le tribunal du port d'attache de son navire.

Art. 11. — Sont, en outre, compétents pour ordonner, soit les mesures d'instruction, soit les mesures provisoires et conservatoires :

1° Le tribunal du lieu de l'abordage ;

2° Le tribunal du premier port où, soit l'un, soit l'autre des navires est entré après la collision.

TITRE III. — **De la loi applicable.**

Art. 12. — En quelque lieu que l'abordage se soit produit, et quelle que soit la nationalité des navires, pour apprécier la responsabilité personnelle des auteurs du dommage et en déterminer l'étendue, les tribunaux français appliquent la loi française. La responsabilité civile des propriétaires de navires est réglée par la loi du pavillon.

TITRE IV. — **De la prescription des actions.**

Art. 13. — Toutes actions en indemnité pour un dommage quelconque provenant d'abordage, sont prescrites par le délai de deux ans, à compter du jour du sinistre.

TITRE V. — **Des mesures provisoires et conservatoires.**

Art. 14. — Après un abordage, le capitaine, au premier port où il aborde, doit faire procéder à l'interrogatoire des principaux de son équipage sur les circonstances de l'abordage, en France et aux colonies par un juge au tribunal de commerce, commis à cet effet par le président, ou, à défaut du tribunal de commerce par le juge de paix ; à l'étranger, par le consul, vice-consul, agent consulaire français, à défaut par l'autorité locale.

Art. 15. — Tout navire, même en cours de voyage, peut être contraint de fournir des garanties pour la sûreté d'une créance, même éventuelle, provenant d'un abordage. Cette contrainte peut résulter soit d'une saisie conservatoire pratiquée dans les formes de l'article 417 du Code de procédure civile, soit de l'opposition à

la délivrance des expéditions à la douane et au port, pratiquée dans les mêmes formes.

Le demandeur en saisie ou en opposition, peut être soumis par les ordonnances à intervenir à la dation d'une caution destinée à garantir les intéressés du préjudice pouvant résulter de la saisie ou de l'opposition dans le cas où ces procédures seraient jugées plus tard avoir constitué une faute lourde.

Les ordonnances autorisées par le présent article seront susceptibles d'appel dans le délai de huitaine à compter de leur prononciation; elles seront exécutoires par provision nonobstant appel, moyennant caution fixée ainsi qu'il est dit dans le paragraphe précédent.

Art. 16. — La requête en saisie ou en opposition peut être présentée dans tout port où se trouve le navire prétendu abordeur, au président du tribunal de commerce de l'arrondissement, à défaut du tribunal de commerce, au président du tribunal civil, et même au juge de paix du canton s'il ne se trouve pas de tribunal dans le port.

Art. 17. — Le procès-verbal de saisie ou l'acte d'opposition devra, à peine de nullité, contenir élection de domicile dans le lieu où la saisie ou l'opposition sera pratiquée.

Art. 18. — Le défendeur aura toujours le droit de citer en référé le saisissant par devant le magistrat, qui aura rendu l'ordonnance, même d'heure à heure, et ce, au domicile élu par le saisissant, sans augmentation à raison du délai de distance, à l'effet d'obtenir, soit purement et simplement, soit moyennant caution, mainlevée de la saisie ou de l'opposition.

L'offre de cette caution mettra de plein droit, à partir de sa date, tous les frais et dommages résultant de la saisie ou de l'opposition à la charge du saisissant, quelle que soit l'issue ultérieure du procès au fond sur la responsabilité de l'abordage.

Art. 19. — En cas de contestation sur le montant du cautionnement, il sera statué par le magistrat jugeant en référé qui pourra recourir, pour s'éclairer, à une expertise.

Le juge pourra dispenser les experts et les parties des délais et formalités ordinaires de la procédure. Les experts procéderont d'urgence et sur le vu de la minute de l'ordonnance. Dès que le

rapport sera déposé au greffe, la partie la plus diligente saisira le magistrat, avant enregistrement et signification.

Art. 20. — Si aucune action au fond n'est engagée au moment où sont demandées les mesures conservatoires ci-dessus visées, le magistrat saisi de cette demande peut subordonner son ordonnance à l'indication par le demandeur du tribunal que celui-ci entend saisir. Ce même magistrat peut également impartir au demandeur, pour introduire une action devant le tribunal ainsi désigné, un délai passé lequel la saisie, l'opposition ou le cautionnement seront considérés comme nuls et non avenus.

Disposition spéciale.

Art. 21. — « Les articles 407 et 436, du Code civil sont abrogés ».

VIIe CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION

Bureau maritime international pour prévenir les abordages et collisions en mer.

Messieurs,

Vous avez inscrit à l'ordre du jour du VIIe Congrès International de Navigation toutes les questions concernant la navigation maritime.

La récente catastrophe de *La Bourgogne* montre combien votre sollicitude pour la navigation maritime est justifiée et combien cette importante question mérite d'attirer la beinveillante attention de tous les Gouvernements.

Les navires qui sillonnent les mers suivent des routes assez nettement définies qui peuvent être considérées comme de véritables canaux maritimes formant la suite naturelle et la continuation des grandes voies navigables. Ces canaux, sans berges et

sans quais, sont comme les routes qui traversent les grandes plaines unies et dénudées.

Maintenant que, grâce aux grands progrès introduits dans la construction navale et dans les installations mécaniques à bord les voies suivies tendent de plus en plus à être les plus courts chemins entre les ports desservis, on arrive presque à pouvoir tracer sur les cartes les routes régulièrement parcourues par les grands paquebots. Déjà en 1856, il y a près d'un demi-siècle, le célèbre navigateur Maury avait donné à ces tracés le nom de *Routes internationales de navigation.*

Ne pourrait-on soumettre l'usage de ces routes à des règles précises qui formeraient le Code maritime international ?

Poser la question, c'est la résoudre.

Cependant, malgré tous les efforts tentés à ce jour, on n'a pu encore arriver à unifier tous les règlements en usage dans les marines des diverses nations, afin de réduire le plus possible les inévitables malentendus, les irréparables malheurs et les conflits d'intérêts qui s'en suivent entre gens de nationalités différentes ne parlant pas tous une même langue.

Ne vous semble-t-il pas, d'autre part, que les chantiers de constructions navales et les compagnies d'exploitations maritimes ne se tiennent pas suffisamment au courant des progrès de la science et de l'industrie et n'introduisent pas assez rapidement dans leur matériel les perfectionnements aptes à améliorer le sort des voyageurs tout en épargnant les intérêts des compagnies et des assureurs?

Je me bornerai à citer les remarquables projets d'une des illustrations du pays qui nous donne l'hospitalité, de M. Léon Somzée, qui a émis, il y a déjà trente ans, d'excellentes idées sur cette importante question, idées qui, si elles avaient été appliquées, auraient pu éviter de nombreux désatres maritimes et épargner des milliers d'existences humaines.

Je rappellerai les principales, qui pouvaient sembler des utopies il y a trente ans, mais qui aujourd'hui sont d'une application facile : télégraphie sans fils et téléphonie, en se servant de la conductibilité électrique de l'eau de mer ; déviation automatique des navires ; hélices articulées, à mouvement angulaire, gouvernails et ailerons latéraux, etc., etc.

J'ose espérer que vous penserez, comme moi, que le besoin se fait sentir de la création d'un *Bureau* ou *Office maritime international* qui centraliserait tous les renseignements et tous les documents relatifs aux questions maritimes, pour en faire bénéficier tous les adhérents à la convention internationale qui aura donné naissance à l'institution nouvelle.

Ce bureau serait analogue à ceux qui existent déjà et fonctionnent régulièrement à Berne, Bruxelles et Paris.

On peut dire que tous les pays adhèrent tacitement à une œuvre aussi humanitaire. Les inventeurs, les marins, les jurisconsultes et les penseurs de tous les pays, ont déjà accumulé des monceaux que dis-je ? des montagnes de matériaux divers d'étude sur les importantes questions que soulève la navigation maritime.

Pour mettre en œuvre tous ces matériaux et créer l'œuvre définitive, il ne manque qu'une haute initiative, intelligente et courageuse, qui prenne la direction d'un pareil travail et d'une semblable organisation.

Si l'œuvre existe déjà à l'état latent, d'autre part, les hommes providentiels ne manqueront certainement pas à l'œuvre, la Providence en ayant toujours en réserve pour les faire surgir au moment opportun.

En faisant un accueil favorable à ma proposition vous confirmerez, Messieurs, les vœux formulés dans les précédents congrès et vous donnerez plus de force, auprès des conseils des Gouvernements civilisés, au projet d'une conférence diplomatique internationale, laquelle créerait, à son tour, une *Commission maritime internationale permanente* et décréterait la formation et l'organisation de *Tribunaux maritimes internationaux*, consulaires ou autres.

Quels que soient les progrès techniques que l'on puisse introduire dans la navigation maritime, on ne saurait jamais, hélas ! supprimer entièrement les collisions et par suite, les conflits et constestations de toutes sortes. La création de tribunaux maritimes internationaux, réclamés depuis nombre d'années, permettra de résoudre d'une manière rapide et équitable les litiges entre sujets de nationalités différentes et donner à ces litiges des solutions plus conformes au droit des gens.

Je prierai donc Monsieur le Président de la 5e section de vouloir bien soumettre à l'approbation du Congrès les deux vœux suivants :

1° Le VIIe Congrès international de navigation émet le vœu de voir créer, à bref délai, un *Bureau maritime international*, ayant pour but d'étudier tous progrès techniques, tous règlements et toutes méthodes aptes à réduire le plus possible le nombre et la gravité des abordages et collisions en mer.

Il espère que le projet de règlement uniforme élaboré par les délégués de tous les Gouvernements, sera approuvé par une Conférence diplomatique internationale qui décidera la prise en considération et le vote d'une loi par les Chambres législatives de chaque nation représentée au sein de la conférence.

2° Le Congrès émet également le vœu que comme corollaire de cette première proposition, la Conférence diplomatique décide la création de *Tribunaux maritimes internationaux* pour connaître des différends maritimes survenus entre sujets de nationalités différentes.

Bruxelles, Juillet 1898.

G.-L. Pesce.

VIIe CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION

Bureau maritime international pour prévenir les abordages et collisions en mer.

La nouvelle du récent sinistre maritime, dû à la collision du *Cromartyshire* avec *La Bourgogne* et la perte de ce dernier navire remet à l'ordre du jour la question, chaque jour plus importante, des « abordages et collisions en mer », dont la fréquence et la gravité vont, malheureusement, en augmentant.

En examinant de près cette question, on peut constater que l'on n'a pas, jusqu'à ce jour, sérieusement cherché à ré-

duire les causes des désastres maritimes, soit par une réglementation internationale uniforme de la police des mers, soit surtout par l'application de tous les perfectionnements que la science et l'industrie mettent à la disposition de l'homme.

Tandis qu'il en est temps encore et alors que la profonde émotion ressentie à la nouvelle de ce poignant désastre fait vibrer encore tous les cœurs à l'unisson, nous pensons qu'il serait sage de saisir l'occasion propice pour jeter les bases d'une Association internationale maritime pour la défense des intérêts des navigateurs et qui étudierait les voies et moyens pour éviter, dans la mesure du possible, le retour d'aussi terribles catastrophes en examinant tous les perfectionnements à introduire dans les installations à bord des navires, toutes les méthodes propres à protéger la vie des voyageurs et à réduire la gravité des dommages matériels subis par les compagnies de navigation.

C'est là une question humanitaire de grande urgence qui s'impose à l'attention de tous.

Il existe, à l'heure actuelle, toute une série de bureaux internationaux, qui fonctionnent régulièrement à la très grande satisfaction des intéressés et dont les plus connus sont ceux de l'Union postale universelle; des administrations télégraphiques, des poids et mesures, celui de la propriéte industrielle, celui plus populaire encore, bien que de création plus récente, pour la protection des œuvres littéraires et artistiques, etc., sans omettre celui de la Paix par l'arbitrage international.

Tous ces bureaux, toutes ces associations rendent de très grands services dans les rapports internationaux en apportant des solutions étudiées, équitables et uniformes qui, soumises à l'approbation de Congrès internationaux, préparent les formules finales à adopter dans les conférences diplomatiques.

Pourquoi l'étude des questions maritimes ne serait-elle pas également soumise à une Commission maritime internationale permanente, sorte de Bureau international analogue à ceux qui fonctionnent régulièrement à Berne, à Bruxelles et à Paris, et qui aurait pour mission de centraliser tous les renseignements concernant les questions maritimes, tant au point de vue technique que juridique; d'étudier un projet de législation maritime internationale,

ainsi que tous les perfectionnements techniques à introduire dans les méthodes actuellement en usage?

Pourquoi l'étude de ces questions hautement humanitaires est-elle encore incertaine et abandonnée à l'arbitraire de chacun, alors qu'une entente semble s'imposer impérieusement et serait si favorablement accueillie par le plus grand nombre des nations civilisées?

Il y a cependant bien longtemps qu'elles sont à l'étude, puisque déjà en 1856, le célèbre navigateur Maury avait ébauché une première étude des solutions qui lui semblaient devoir être préconisées dans le tracé des Routes internationales de navigation. Depuis lors de très vaillants champions et de hautes autorités ont soutenu les mêmes idées et ont proposé, en outre, la création de Tribunaux maritimes internationaux ainsi que la réglementation des voies maritimes. En nommant MM. Arthur Desjardins, commandant Riondel, L. Somzée, Favier, commandant Banaré, Hautreux, Georges Regnaud, Pollard, commandant Trèves, Blavier, Des Portes, Edison, Marconi, etc., nous n'aurons fait que citer les plus connus d'entre eux et les ardents promoteurs des progrès à introduire dans les questions maritimes.

Il existe bien un règlement élaboré lors de la Conférence maritime internationale de Washington en 1889, règlement décrété, en France, par l'amiral Besnard le 21 février 1897, mais cette ébauche de règlement, qui n'est en vigueur que depuis le 1er juillet 1897, est encore très incomplète, attendu que tout ce qui concerne les bateaux de pêche (art. 9), c'est-à-dire le plus grand nombre des intéressés, se trouve ajourné et livré au libre arbitre de chaque nation.

Si la presse et les Gouvernements accueillaient favorablement cette idée de la création d'une Commission internationale maritime permanente, il nous serait permis de compter une nouvelle institution des plus utiles et l'on verrait ainsi se réaliser le vœu prophétique de l'historiographe des bureaux internationaux, M. Gustave Moynier, qui, en parlant des tribunaux internationaux, a dit :

« ... Il ne serait pas impossible que, par cette petite brèche, « on pénétrât plus avant dans la forteresse où le pouvoir judi-

« ciaire se barricade contre l'éventualité — chimérique, selon « M. le professeur Renault — d'un tribunal suprême, ne relevant « d'aucun État en particulier et devant lequel seraient portées les « contestations concernant le droit des gens » (1).

Et plus loin :

« ... On conçoit, d'ailleurs, que leur développement doive cor- « respondre à celui du droit international dont l'allure est rapide « et qui leur ouvre sans cesse de nouveaux horizons. La masse « confuse des questions sociales d'où ils peuvent surgir m'appa- « raît comme comparable à ces nébuleuses où se façonnent peu à « peu les mondes du firmament.

« Quelques bureaux se sont déjà dégagés du chaos et je pres- « sens que beaucoup d'autres apparaîtront peu à peu ».

Il ne tient qu'au Congrès, en appuyant une telle initiative, de voir, à bref délai, se dessiner un mouvement d'opinion favorable qui viendra cimenter toutes les bonnes volontés flottantes, éparses dans le monde entier, en vue de la création d'une œuvre si hautement humanitaire.

Nous pensons qu'en plaçant la création de cette œuvre sous le patronage d'un prince éclairé, d'un savant marin, tel que S. A. S. le Prince de Monaco, on lui donnerait le tuteur le mieux désigné pour faire sortir des limbes où elle se trouve et la faire progresser dans le monde, cette institution nouvelle.

Mieux qu'aucun autre prince, ce souverain philanthrope d'une principauté neutre pourrait, nous semble-t-il, prendre l'initiative de la réunion d'une conférence diplomatique internationale à l'effet de créer le Bureau maritime international permanent qui fait l'objet du rêve de nombre de marins, de jurisconsultes et de penseurs de tous pays.

G.-L. Pesce.

Extrait de l'*Indépendance belge*, du 14 juillet 1898.

(1) *Les Bureaux internationaux des Unions universelles*, par Gustave Moynier, Genève et Paris, 1892.

CONFÉRENCE D'ANVERS, SEPTEMBRE-OCTOBRE 1898

Voici les résolutions, relatives à l'abordage, qui ont été votées à la Conférence internationale d'Anvers de septembre-octobre 1898.

1° Convient-il qu'en cas d'abordage *fortuit* ou déterminé par une *force majeure* chacun supporte un dommage?

Rien ne semble plus naturel que de laisser le dommage à celui qui l'éprouve lorsqu'il s'agit d'un cas fortuit ou d'une force majeure, c'est ce que la Conférence a voté à l'unanimité.

2° L'abordage *douteux* doit-il être traité comme l'abordage fortuit ?

C'est une règle universelle de droit que le demandeur doit prouver le fondement de son action. Si celui qui se plaint qu'un abordage dont il souffre a été causé par la faute de tel navire avec qui il est entré en collision, ne réussit pas à convaincre le juge, il doit perdre son procès et supporter le dommage qu'il a souffert. — Il a été voté à l'unanimité que l'abordage douteux devait être traité comme l'abordage fortuit, le mot douteux étant interprété comme *inscrutable fault*.

3° Si l'abordage a été causé par une *faute unique*, tous les dommages doivent-ils être supportés par le propriétaire du navire à bord duquel cette faute a été commise?

A l'unanimité la Conférence a voté l'affirmative.

4° Quelle est l'influence que la présence à bord d'un *pilote*, dont l'emploi est obligatoire, doit exercer sur la responsabilité en cas d'abordage?

Après une très vive discussion il a été voté que l'armateur doit être responsable de la faute d'un pilote obligatoire.

5° En cas d'abordage par *faute commune*, qui doit supporter le le dommage causé au navire et à la cargaison ?

Après une longue discussion, le principe de la répartition du dommage proportionnellement à la gravité des fautes fut admis à l'unanimité dans les termes suivants : « Quand les deux navires

sont en faute dans un abordage, le total du dommage occasionné aux personnes et aux choses sera réparti entre les navires en ayant égard au degré de leur faute. Cette règle ne touche en rien à la responsabilité du navire vis-à-vis de sa cargaison; cette responsabilité reste régie par la loi du lieu du contrat.

La question de savoir quels seraient les droits de la cargaison, si elle aurait un recours solidaire, a été réservée.

6° Quelle est l'influence qui doit être exercée sur cette même responsabilité par ce fait que le navire est *remorqué?*

Après une discussion approfondie, il a été voté que le remorqué doit en règle générale, être responsable du remorqueur.

7° Les dommages-intérêts alloués en matière d'abordage doivent-ils constituer une *réparation complète* du préjudice occasionné?

La Conférence a été d'avis lorsqu'il n'était pas possible d'entrer dans les détails et qu'il suffisait de proclamer le principe que la réparation du dommage doit être complète, conformément au droit commun, mais sur les réserves résultant des principes législatifs relatifs à la responsabilité des propriétaires du navire.

8° L'action du chef d'abordage doit-elle être subordonnée à un *protêt* ou à quelque autre formalité préalable?

La Conférence a, d'un sentiment unanime, exprimé le désir de voir disparaître les formalités absolument inutiles et arbitraires auxquelles sont subordonnées dans certains pays les actions du chef d'abordage.

9° Comment doit se *prescrire* l'action du chef d'abordage?

La Conférence a, à l'unanimité, admis comme règle générale un délai de prescription de deux ans. Mais il a été convenu que dans une prochaine assemblée on examinerait s'il n'y a pas lieu d'établir certaines exceptions à cette règle pour des cas et des circonstances extraordinaires.

CONFÉRENCE DE LONDRES DES 13-15 JUILLET 1900.

Voici avec les questions qui étaient posées, les résolutions qui ont été votées par la Conférence internationale de Londres les 14 et 15 juillet 1900 et relatives à l'abordage :

1° Comment le dommage sera-t-il réparti entre les navires en faute?

Lorsque les deux navires sont en faute dans un abordage, le dommage sera réparti entre eux proportionnellement à la faute de chacun d'eux.

2° Le principe de la répartition proportionnelle des dommages sera-t-il appliqué à la cargaison aussi bien qu'au navire, ou bien les propriétaires de la cargaison (ou les autres tiers intéressés) auraient-ils un recours solidaire contre les navires?

Le principe de la répartition proportionnelle des dommages sera appliqué à la cargaison aussi bien qu'aux navires et les propriétaires de la cargaison ou autres tiers intéressés n'auront pas de recours solidaire contre les navires.

3° Un navire en faute, actionné par la cargaison en vertu du contrat de transport, pourra-t-il opposer à l'action de la cargaison qu'il n'est responsable que pour une partie du dommage?

Un navire en faute, actionné par la cargaison en vertu du contrat de transport, pourra opposer à l'action de la cargaison qu'il n'est responsable que pour une partie du dommage.

4° S'il est admis que la règle proportionnelle sera appliquée à la cargaison, la cargaison devra-t-elle établir le degré de la faute de chaque navire, ou incombera-t-il au navire qui prétendra qu'il y a faute commune d'établir les degrés de la faute?

Quand le propriétaire de la cargaison actionne le navire transporteur, il incombe à ce navire de prouver que la perte a été causée par un péril exclu par le contrat d'affrètement et que la perte a été causée sans qu'il y ait faute, ou, s'il y a faute, il devra prouver que la perte a été causée jusqu'à un certain point par la faute de l'autre navire, et il devra prouver aussi jusqu'à quel point.

Quand le propriétaire de la cargaison actionne le navire non transporteur, le propriétaire de la cargaison doit prouver la faute de ce navire, et il incombe à ce navire de prouver le degré de la faute du navire transporteur, si celui-ci en a commis une.

Sur la responsabilité des armateurs de nombreuses questions avaient été posées, la Conférence n'ayant pas répondu d'une façon expresse à toutes ces questions, nous nous bornerons à donner les résolutions qu'elle a votées sur ce sujet :

La Conférence, considérant qu'il est peu probable que les législations actuelles admettent le principe de la répartition dans les cas de mort et d'accidents causés aux personnes, estime qu'il est opportun de différer la prise en considération à cette question.

La Conférence recommande l'adoption d'une loi universelle, de la règle suivante dans les cas de perte ou de dommages causés à des biens par fautes de navigation, que ces biens soient flottants ou non :

L'armateur pourra à son choix dégager sa responsabilité, soit en abandonnant le navire et le fret, soit en payant une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire. Cette résolution ne s'applique pas au cas de mort et d'accidents causés aux personnes.

MISE EN DEMEURE

LE CAPITAINE DU PORT SOUSSIGNÉ,

Vu :

Le procès-verbal de déclaration d'obstacle en date du 31 décembre 1892;

Considérant que la présence de l'épave du steamer *Alma* constitue un obstacle dangereux pour les navires montant au port de Rouen ou descendant à la mer et est préjudiciable au dit port;

Considérant que par suite de la nature du chargement et du peu d'étendue de la brèche que l'*Alma* a reçue par abordage, le

relevage dudit steamer ne paraît pas présenter de difficultés à condition que l'opération de sauvetage soit entreprise immédiatement, avant que la coque souffre davantage et que les sables amenés par les eaux viennent charger le navire;

Invite MM... propriétaire et armateur du susdit navire à faire disparaître complètement l'obstacle du lit de la Seine.

Le travail devra être commencé dans le délai de deux jours et achevé dans le délai de dix jours, ces délais courant du jour de la notification qui sera faite au Consul d'Allemagne.

Ledit propriétaire ne pourra d'ailleurs disposer d'aucuns matériaux de l'épave jusqu'après les constatations des prescriptions ci-dessus.

Faute par M. X... d'avoir commencé le travail dans le délai ci-dessus fixé, ou l'ayant commencé de ne l'avoir achevé dans le délai imparti, il sera, sans nouvelle mise en demeure, procédé d'office à l'exécution des travaux par les soins du service de la navigation de la Seine, aux frais, risques et périls du propriétaire qui sera, en outre, poursuivi pour contravention de grande voirie.

Rouen, le 31 décembre 1892.

Signé : P. Blouet.

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

INTRODUCTION VII

GÉNÉRALITÉS XIII

LIVRE PREMIER

Étude de règlement international du 21 février 1897.

CHAPITRE I. — ABORDAGE EN GÉNÉRAL. — ABORDAGE MARITIME. ABORDAGE FLUVIAL 1

§ 1. — Définition de l'abordage 1

§ 2. — Distinction entre l'abordage maritime et l'abordage fluvial 5

§ 3. — De l'abordage fluvial 6

CHAPITRE II. — DIVERSES SORTES D'ABORDAGES. — RÈGLES PRESCRITES POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES 11

§ 1. — Abordage fortuit. — Droit comparé 12

§ 2. — Abordage fautif 22

§ 3. — Faute d'un seul navire 27

§ 4. — Faute commune 30

§ 5. — Droit comparé 32

§ 6. — Abordage mixte ou douteux 36

§ 7. — Droit comparé 38

Pages.

§ 8. — Éléments permettant aux tribunaux d'apprécier quelle a été la nature de l'abordage..... 40

CHAPITRE III. — Règlement international du 21 février 1897. — Généralités..... 46

§ 1. — Ce qu'on entend par : « navire à voiles », « navire à vapeur », « navire en marche »..... 49

§ 2. — Règles concernant les feux. — Généralités. — Feux de rechange..... 49

§ 3. — Feux que doivent porter les bâtiments à vapeur..... 55

§ 4. — Feux des navires à vapeur ayant un autre navire en remorque..... 56

§ 5. — Signaux de jour et de nuit à bord des navires qui ne sont pas maîtres de leurs manœuvres..... 57

§ 6. — Feux des navires à voiles. — Feux exceptionnels pour les petits navires. — Feux des petits bâtiments et embarcations..... 59

§ 7. — Feux des bateaux-pilotes..... 61

§ 8. — Feux des bateaux de pêche..... 62

§ 9. — Éclairage des chalutiers..... 65

§ 10. — Navire rattrapé par un autre. — Navire qui en rattrape un autre..... 66

§ 11. — Bâtiments au mouillage..... 68

§ 12. — Obligations respectives des navires au mouillage et des navires en marche. — Présomption de faute..... 70

§ 13. — Feux provisoires et signaux pour appeler l'attention. — Feux de position ou de signaux. — Navire à vapeur faisant route à la voile seule..... 76

§ 14. — Signaux phoniques de brume, de brouillard ou de neige..... 76

§ 15. — Vitesse modérée en temps de brume, de brouillard, etc. 79

§ 16. — Constatation des risques de collision..... 84

§ 17. — Rencontre de deux navires à voiles..... 84

§ 18. — Rencontre de deux navires à vapeur..... 86

Pages.

§ 19. — Rencontre d'un navire à voiles et d'un navire à vapeur 92

§ 20. — Interprétation. — Eviter de couper la route d'un bâtiment sur l'avant. — Diminuer de vitesse, stopper, et même marcher en arrière 98

§ 21. — Navires à vapeur dans les passes. — Obligation de s'écarter des bateaux de pêche. — Signaux phoniques par les navires en vue 99

§ 22. — Signaux de détresse : — pendant le jour — pendant la nuit 100

§ 23. — Navires entrant dans un port ou en sortant 101

a) Navire entrant dans un port 102

b) Navire sortant d'un port 105

c) Navire manœuvrant dans un port 109

§ 24. — Les capitaines doivent tenir compte des circonstances particulières, en suivant les prescriptions du règlement 110

§ 25. — L'infraction au règlement n'engagera la responsabilité du navire fautif qu'autant qu'elle aura été la cause de la collision 113

LIVRE DEUXIÈME

Des responsabilités résultant de l'abordage.

CHAPITRE I. — ABORDAGE FORTUIT 115

CHAPITRE II. — ABORDAGE FAUTIF 116

§ 1. — Règles générales 116

§ 2. — L'État est responsable d'un abordage causé par la faute d'un de ses navires 119

§ 3. — Montant de l'indemnité due en cas d'abordage fautif. 119

§ 4. — Indemnités relatives aux avaries subies par le navire. Estimation de la valeur du navire 123

Pages.

§ 5. — Évaluation des indemnités dues pour rupture du contrat d'affrètement, frais de commission, de transbordement, chômage, etc. 124

§ 6. — Actions appartenant aux personnes victimes de l'abordage 132

CHAPITRE III. — ABORDAGE DÛ A LA FAUTE COMMUNE DES CAPITAINES 134

§ 1. — Règles générales 134

§ 2. — Solidarité entre les capitaines en faute 136

CHAPITRE IV. — ABORDAGE DOUTEUX 142

§ 1. — Dommages causés aux navires 142

§ 2. — Dommages causés aux personnes et aux marchandises. 145

§ 3. — Observations communes aux hypothèses qui précèdent 148

CHAPITRE V. — RESPONSABILITÉ DES ASSUREURS 149

§ 1. — Abordage fortuit 149

§ 2. — Abordage douteux 150

§ 3. — Abordage fautif 150

CHAPITRE VI. — RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE 155

§ 1. — Généralités 155

§ 2. — Responsabilité civile du capitaine 155

§ 3. — Droit comparé 160

§ 4. — Responsabilité pénale du capitaine 162

§ 5. — Droit comparé 164

§ 6. — Influence des décisions des juridictions disciplinaires et pénales sur l'action civile 165

CHAPITRE VII 172

§ 1. — Responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs 172

§ 2. — Droit comparé 173

Pages.

CHAPITRE VIII. — OBLIGATION D'ASSISTANCE A LA SUITE D'UN ABORDAGE. — DROIT COMPARÉ..... 175

CHAPITRE IX. — DES PILOTES..... 178

§ 1. — Responsabilité du capitaine ayant un pilote à son bord. 178

§ 2. — Droit comparé..... 187

§ 3. — Responsabilité personnelle des pilotes..... 189

§ 4. — Abordage d'un bateau pilote..... 193

CHAPITRE X. — DU REMORQUAGE..... 196

§ 1. — Généralités..... 196

§ 2. — Abordage entre le navire remorqué et un autre navire. 197

§ 3. — Abordage entre le navire remorqué et le navire remorqueur..... 202

§ 4. — Abordage entre un remorqueur et d'autres navires.... 204

§ 5. — Observations relatives aux remorqueurs appartenant aux chambres de commerce..... 205

CHAPITRE XI. — DE L'ESTIMATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR UN ABORDAGE..... 208

§ 1. — De l'expertise en général..... 208

§ 2. — Avantages de l'expertise. Son autorité..... 212

§ 3. — Formes de l'expertise..... 215

LIVRE TROISIÈME

Nature et exercice des actions nées de l'abordage. Fins de non-recevoir. Mesures conservatoires. Compétence.

CHAPITRE I. — NATURE DE L'ACTION APPARTENANT AU NAVIRE ABORDÉ..... 225

Droit comparé..... 227

CHAPITRE II. — DES PERSONNES AYANT QUALITÉ POUR EXERCER L'ACTION CONTRE L'ABORDEUR..... 229

Pages.

§ 1. — Le capitaine et l'armateur. 229

§ 2. — L'assureur 231

§ 3. — Action récursoire du propriétaire et de l'armateur contre le capitaine.... 233

CHAPITRE III. — Contre quelles personnes l'action en indemnité pourra être exercée..... 235

CHAPITRE IV. — Contre qui l'abordé devra intenter son action au cas ou l'abordage aura eu lieu par la faute d'un troisième navire..... 239

CHAPITRE V. — Du droit du propriétaire du navire abordeur de faire estimer son navire dans le but de pouvoir le faire réparer et naviguer ensuite, en se réservant la faculté d'abandon..... 241

CHAPITRE VI. — Des fins de non-recevoir..... 244

§ 1. — Historique, généralités..... 244

§ 2. — Portée du nouvel article 436 (Loi du 24 mars 1891).. 254

§ 3. — Caractère juridique de la fin de non-recevoir..... 255

§ 4. — Point de départ du délai d'un an accordé par l'article 435..... 255

§ 5. — Les articles 435 et 436 sont sans application en cas d'abordage par un navire de l'État..... 256

§ 6. — La prescription de l'article 436 n'est applicable qu'en ce qui concerne les dommages causés aux choses et non en ce qui concerne les dommages causés aux personnes..... 257

§ 7. — Circonstances qui font présumer la renonciation au droit de se prévaloir de la déchéance..... 258

§ 8. — Droit comparé..... 262

CHAPITRE VII. — Mesures conservatoires..... 266

§ 1. — De la saisie du navire abordeur et de la caution..... 266

§ 2. — Droit comparé..... 269

Pages.

3. — Si l'on peut procéder à la saisie d'un navire étranger.. 270

§ 4. — Comment on doit apprécier le montant du préjudice causé par une saisie injustifiée..... 272

CHAPITRE VIII. — De la compétence..... 277

§ 1. — Compétence *ratione materiæ*..... 277

§ 2. — Compétence *ratione personæ*..... 285

a) Abordage au large..... 288

b) Abordage dans les eaux françaises..... 288

c) Réserve de l'application de l'article 14 du Code civil.. 289

§ 3. — Du cas où le capitaine aura formé sa demande devant un tribunal incompétent..... 290

§ 4. — Droit comparé..... 292

§ 5. — La règle de compétence édictée par l'article 407 du Code de commerce modifié par la loi du 14 décembre 1897 est-elle applicable aux dommages éprouvés par la marchandise?..... 295

§ 6. — Cas où l'un des navires est un vaisseau de guerre étranger..... 297

§ 7. — Assignation réciproque, litispendance, et règlement de juges..... 297

§ 8. — Droit fiscal..... 298

LIVRE QUATRIÈME

Des conflits de lois.

CHAPITRE I. — Observations générales..... 301

CHAPITRE II. — Comment sont réglées les responsabilités et les conséquences diverses de l'abordage..... 306

§ 1. — Abordage en pleine mer..... 306

§ 2. — Abordage dans les eaux intérieures d'un État..... 313

§ 3. — Abordage dans les eaux territoriales..... 315

Pages.

§ 4. — Abordage dans le *Highways of nations* 317

§ 5. — Abordage dans les eaux ou dans la mer territoriale entre un vaisseau de guerre et un navire de commerce... 318

CHAPITRE III. — De la responsabilité des propriétaires de navires a raison des fautes du capitaine ayant déterminé l'abordage..... 319

CHAPITRE IV. — Des prescriptions et des fins de non-recevoir..... 326

§ 1. — Généralités..... 326

§ 2. — Abordage dans les eaux intérieures ou territoriales d'un pays..... 328

§ 3. — Abordage en pleine mer..... 330

CHAPITRE V. — Compétence..... 333

CHAPITRE VI. — Tribunaux compétents pour l'application des mesures conservatoires..... 346

CHAPITRE VII. — De l'autorité en France des jugements rendus a l'étranger en matière d'abordage. — *Exequatur*..... 351

APPENDICE..... 359

BAR-LE-DUC. — IMPRIMERIE CONTANT-LAGUERRE.

DU MÊME AUTEUR

De la responsabilité des Propriétaires de navires et des armateurs, et des divers tempéraments qui y peuvent être apportés, tant aux termes de la loi elle-même qu'à l'aide des conventions (article 216 du Code de commerce), 1 vol. 1894. **7** francs.

A NOTRE LIBRAIRIE

Droit maritime. Commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de commerce (Législations comparées), par Lucien de Valroger, docteur en droit, avocat au Conseil d'État, et à la Cour de cassation. 1883-1886, 5 volumes in-8°..... **40** francs.

Manuel de droit maritime, par Ed. Vermond, professeur à la Faculté de droit de l'Université d'Aix-Marseille, chargé du cours de droit maritime. 1 volume in-12, 1898..... **6** francs.

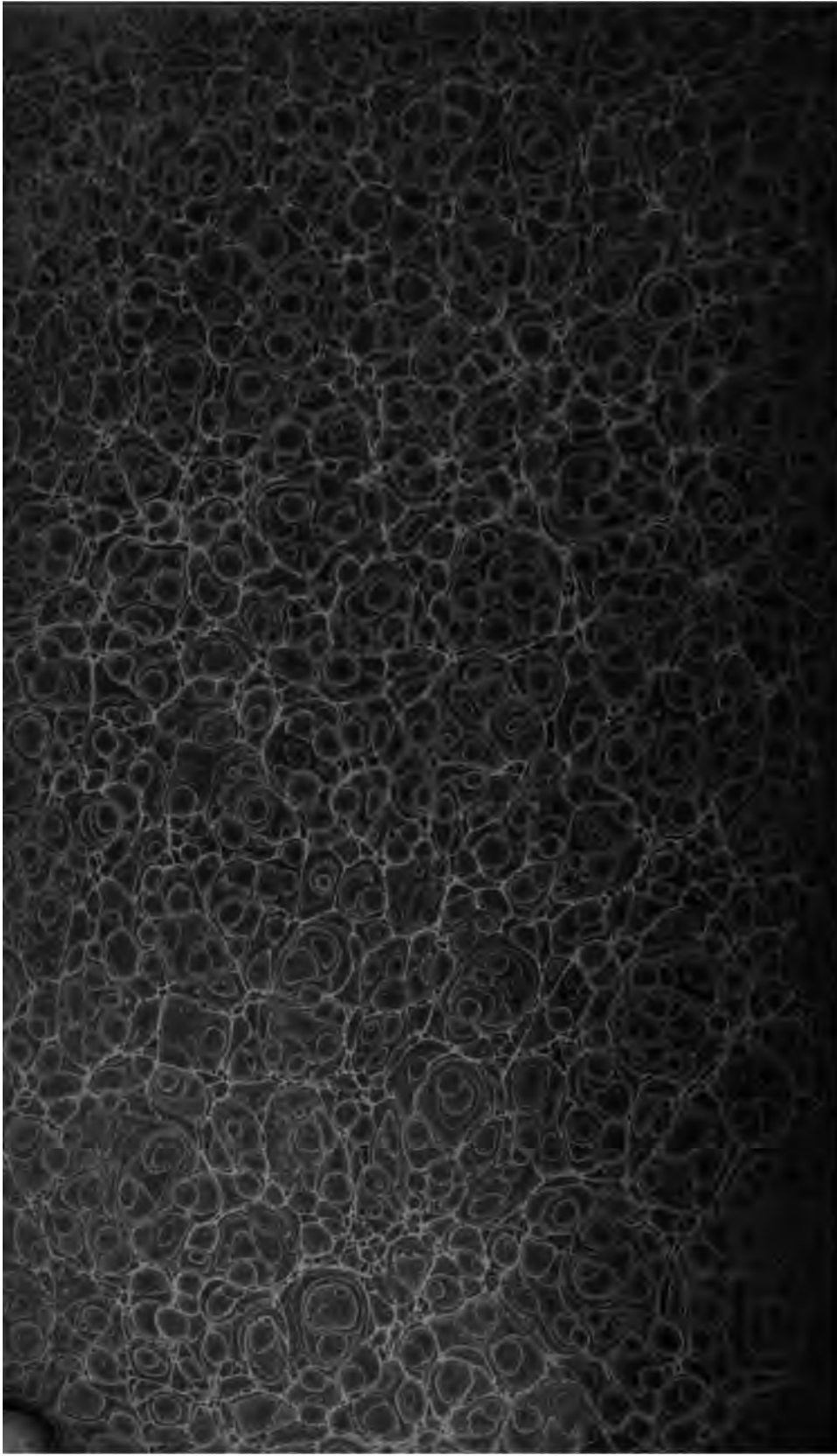
Traité théorique et pratique de procédure (organisation judiciaire, compétence et procédure en matière civile et commerciale), par E. Garsonnet, doyen de la Faculté de droit de l'Université de Paris. 6 volumes in-8° parus sur 8..... **60** francs.

Traité théorique et pratique du droit pénal français, par R. Garraud, avocat à la Cour d'appel, professeur de droit criminel à l'Université de Lyon. 6 volumes in-8° (l'ouvrage complet). Prix..... **60** francs.

Traité des assurances maritimes, par Emile Cauvet, Président du Tribunal de première instance de Narbonne. 2 volumes in-8°, 1879-1881..... **16** francs.

Précis de droit administratif et de droit public général, à l'usage des étudiants en licence et en doctorat ès-sciences politiques. 5e édition, 1 volume, 1903..... **12** francs.

Traité théorique et pratique des droits d'enregistrement, par E. Naquet, ancien procureur général, ancien professeur à la Faculté de droit d'Aix, 3 vol. in-8° et un supplément... **30** francs.

Résumé sur le droit commercial et maritime, par M. F. Boeuf, répétiteur de droit. 16e édition, 1 vol. in-12, 1903. **6** francs.

BAR-LE-DUC. — IMPRIMERIE CONTANT-LAGUERRE.